



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



SELOSTUS

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

Uudenmaan liiton julkaisu A 34 - 2014

SELOSTUS UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA

Vahvistettu ympäristöministeriössä 30.10.2014
Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 29.4.2016

Uudenmaan liiton julkaisu A 34 - 2014
ISBN 978-952-448-408-4
ISSN 2342-3781 (pdf)

Ulkoasu: Anni Levonen
Valokuvat: Tuula Palaste-Eerola

Helsinki 2014, päivitetty 2016

Uudenmaan liitto | Nylands förbund

Esterinportti 2 B | 00240 Helsinki
Estersporten 2 B | 00240 Helsingfors | Finland
puh. | tfn (09) 4767 411
toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

Kuvailulehti	4
Esipuhe	6
1. Johdanto	8
1.1. Maakuntakaava osana suunnittelu-järjestelmää	8
1.2. Suunnittelualue	9
1.3. Maakuntakaavaprosessi	10
2. Lähtötilanne, vaihtoehtotarkasteluja ja taustaselvityksiä	12
2.1. Yhdistynyt maakunta	12
2.2. Maakuntakaavatilanne	13
2.3. Aluerakenteen vaihtoehtotarkastelut	14
2.4. Kehityskäytävätarkastelut	16
2.5. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat	18
2.6. Muut selvitykset	19
3. Kaavan tavoitteet	22
3.1. Maakuntakaavan perusrakenne	22
3.2. Valtakunnalliset alueidenkäyttö-tavoitteet perusrakenteen osalta	24
4. Kaavan lähtökohdat, maakunnan nykytila ja keskeiset muutostekijät	26
4.1. Aikajänne ja väestön sekä työpaikkojen kasvuarvio	26
4.2. Kuntien asemakaavatilanne ja suunnitelmat	27
4.3. Alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytila	28
4.4. Kilpailukyvyyn nykytila	33
4.5. Kaupan palveluverkon nykytila	34
4.6. Kylien ja hajakentämisen nykytila	39
5. Kaavaratkaisun esitystapa, sisältö ja tulkinta	42
5.1. Kaava-asiakirjat ja kaavamerkinnot	42
5.2. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen	44
5.3. Metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen	70
5.4. Kaupan palveluverkon suunnittelu osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta	89
5.5. Kylien ja muun hajakentämisen ohjaaminen	99
5.6. Kaavan muu sisältö	105
5.7. Kumottavat merkinnät	120
6. Oikeusvaikutukset	126
6.1. Kuntakaavoitus ja muu rakentamisen ohjaus	126
6.2. Maakuntakaavan muuta viranomaistoimintaa ohjaava vaikutus	126
6.3. Maakuntakaavaan liittyvä rakentamisrajoitus	127
6.4. Muu lainsäädäntö ja maakuntakaava	127
7. Vaikutusten arviointi	130
7.1. Vaikutusalue	130
7.2. Arviointimenetelmät	130
7.3. Kaavan kokonaisvaikutukset	132
7.4. Tavoitteiden toteutumisen arviointi	135
7.5. Arviointi vaikutuksista Natura 2000 -verkostoon	141
8. Osallistuminen ja vuorovaikutus	144
8.1. Vuorovaikutus vaihemaakuntakaavan laadinnassa	144
8.2. Aloitusvaihe	144
8.3. Maakuntakaavaluonnos	144
8.4. Maakuntakaavaehdotus	145
8.5. Kaavan hyväksyminen	148
8.6. Kaavan vahvistaminen	149
8.7. Viestintä ja tiedotus	149
9. Kaavan toteuttaminen ja seuranta	152
9.1. Kaavan toteuttaminen	152
9.2. Kaavan toteutumisen seuranta	154
9.3. Kaavaratkaisun edellyttämät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet	156
Kirjallisuus- ja lähdeluettelo	162
Liitteet	164
Liite A Luontotiedot, aineistoluettelo	164
Liite B Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyvät taajamatoimintojen ja työpaikkojen alueet	166
Liite C Arvio valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisesta sekä MRL:n sisältövaatimusten huomioimisesta kaupan palveluverkon suunnittelussa	168
Liite D Kulttuuriympäristöjen vaikutusten arvioinnin periaatteita ja vaikutus kaavan valmistelussa	170
Liitekartat	172

Kuvailulehti

Julkaisun nimi

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava | Selostus (Vahvistettu ympäristöministeriössä 30.10.2014)

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja A 34 - 2014

Julkaisu-aika

2014, päivitetty 2016

ISBN

978-952-448-408-4

ISSN

2342-3781

Kieli

suomi

Sivuja

172 + liitekartat

Tiivistelmä

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan lähtökohtina ovat lainvoimaiset Uudenmaan maakuntakaava, Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava ja Itä-Uudenmaan maakuntakaava sekä ympäristöministeriön vahvistama 3. vaihemaakuntakaava. 2. vaihemaakuntakaavassa aiempia kaavaratkaisuja tarkastellaan uudelleen alue- ja yhdyskuntarakenteen, liikenteen, kaupan sekä haja-asutuksen aihepiirien osalta. Lisäksi joidenkin muiden maankäyttömuotojen merkintöjä täydennetään ja tarkistetaan, ja maakuntakaavojen merkintätapoja yhdenmukaistetaan. Kaavaselostuksessa keskitytään kuvaamaan ensisijaisesti muutosta suhteessa Uudenmaan alueen voimassa oleviin maakuntakaavoihin.

Kaavaratkaisu perustuu Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallitusten 2010 hyväksymään perusrakenteen neljään aihepiiriin sekä kaavatyön aikana esille nousseisiin muihin täydennys- ja tarkistustarpeisiin.

1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Vaihemaakuntakaavassa varaudutaan 430 000 asukkaaseen ja 250 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä. Kasvu suunnataan ensisijaisesti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen sitä tiivistäen ja täydentäen. Tiivistettäväksi alueiksi on osoitettu nykyisiä asemanseutuja ja taajamia, jotka tukeutuvat hyvin joukkoliikenteen yhteyksiin. Reservialueiksi on osoitettu alueita, joiden toteuttamistarve ajoittuu maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Joitakin epätarkoituksenmukaisesti sijaitsevia tai ylimoitettuja taajamatoimintojen aluevarauksia on kumottu, ja muutamia uusia alueita on osoitettu. Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue -merkintä on otettu käyttöön niillä alueilla, joiden toteuttaminen edellyttää

sitovaa päätöstä radan tai aseman toteuttamisesta.

Östersundomin alueella voimassa olevat maakuntakaavat oli tarkoitus kumota kokonaisuudessaan ja laatia alueelle keskeiset maankäyttömuodot käsittelevä maakuntakaava.

Maakuntavaltuusto jätti kuitenkin päätöksessään 20.3.2013 hyväksymättä kaavaratkaisusta Helsingin Östersundomista Sipoon Söderkullaan ulottuvan alueen, joka on kaavaehdotuksessa esitetty pääosin raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena. Hyväksymättä jätetty alue käsittää Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen lisäksi alueita Etelä-Sipoosta Söderkullaan asti (liitekartta 13a). Tällä alueella olevat nykyiset maakuntakaavat jäävät voimaan, lukuun ottamatta Heli-radana linjausta, yhdysrataa Vuosaaren satamaradalta Heli-radalle ja kehäkaupungin kehittämisvyöhykettä osoittavia merkintöjä, jotka kumotaan.

Maakuntavaltuusto palautti kaavaehdotuksen ratkaisun tältä osin jatkovalmisteluun. Alueen suunnittelua jatketaan maakuntahallituksen 4.3.2013 hyväksymän kaavaehdotuksen pohjalta ja prosessi sovitetaan yhteen Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadinnan kanssa.

Viherjärjestelmä on osoitettu voimassa olevissa maakuntakaavoissa. Siihen on tehty muutoksia niiltä osin kuin taajamatoimintojen alueisiin, muihin merkintöihin tai suunnitelmääräyksiin tehtävä muutos on sitä edellyttänyt. Lisäksi Natura 2000 -verkostoa on päivitetty.

2. Metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen

Vaihemaakuntakaavassa kilpailukyvyyn edistäminen painottuu erityisesti pitkän aikavälin uusien ratojen osoitta-



miseen. Kaavaratkaisussa on varauduttu uuteen nopeaan raideyhteyteen sekä idän että lännen suuntiin. Nopean raideyhteyden linjaus Espoosta Lohjan kautta Turun suuntaan sijoittuu pääasiassa samaan maastokäytävään E18-moottoritien kanssa. Itään suuntautuva uusi nopea raideyhteys on osoitettu ohjeellisena linjauksena Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle ja sieltä edelleen Sipoon Nikkilän pohjoispuolitse Porvooseen. Samalla on kumottu voimassa olevissa maakuntakaavoissa esitetty Heli-radnan merkintä Helsingin ja Porvoon välillä. Porvoosta itään linjaus on osoitettu voimassa olevan Itä-Uudenmaan maakuntakaavan linjauksen mukaisesti.

Kilpailukykyä lisäävät myös riittävät ja houkuttelevat työpaikka-alueet. Työpaikoista valtaosa sijoittuu taajamatoimintojen alueille. Taajamien reuna-alueille osoitetut työpaikka-alueet on tarkoitettu ensisijaisesti sellaisille työpaikoille, joita ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa taajamiin.

3. Kaupan palveluverkon suunnitteleminen osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

Maankäyttö- ja rakennuslaki muuttui keväällä 2011 kaupan sääntelyn osalta. Tilaa vaativa erikoistavaran kauppa tuli ohjauksen piiriin ja 2. vaihemaakuntakaavassa on otettu huomioon lain edellyttämät muutostarpeet.

Kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu maakunnallisen keskusverkon, merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita koskevien määräysten muodostamasta kokonaisuudesta. Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa vaihemaakuntakaavassa osoitetuille keskustatoimintojen alueille ja vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Suuryksikköalueet ja osa keskustatoimintojen alueista mitoitetaan ja määritellään seudullisuuden rajat.

Vaihemaakuntakaava vahvistaa keskustoja kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana ja niille voidaan sijoittaa seudullista merkittävää päivittäistavarakauppaa ja muuta erikoistavaran kauppaa. Ratkaisulla tuetaan keskustojen

kehittymistä monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittymänä. Keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisia, merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita kehitetään sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskustojen ulkopuolelle.

4. Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

Maakuntakaavassa osoitetaan aluerakenteen kannalta merkittävät kylät. Taajama-alueiden ulkopuolelle suuntautuvia voimakkaimpia kasvupaineita esitetään ohjattavaksi maakunnallisesti merkittäviin kyliin. Vähäisemmän kasvun tulisi sijoittua paikallisiin kyliin, joiden suunnittelusta ja kehittämisestä päättää kunta. Maakuntakaavalla ohjataan vain maakunnallisten kylien maankäytön suunnittelua, ei muuta toimintaa tai kehittämistä.

Ns. valkoisille alueille suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista tulee ohjata taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Hajarakentamisen ohjaamiseksi valkoisille alueille annetaan Helsingin seudun neljäätoista kuntaa koskeva suunnittelumääräys ja muita kuntia koskeva kehittämissuositus. Ohjaamalla kasvua haja-asutusalueelta taajamiin ja kyliin on mahdollista hyödyntää tehokkaammin olemassa olevia rakenteita sekä säilyttää peltoja ja metsiä eheäimpinä kokonaisuuksina.

Muita täydennys- ja tarkistustarpeita

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen yhdenmukaistettavia merkintöjä ovat olleet esimerkiksi teollisuusalueet sekä tie- ja raideliikenteen merkinnät. Voimassa oleviin maakuntakaavoihin on tehty tarkistuksia mm. energiaverkkoon. Museoviraston inventointi Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY2009) on esitetty kaavassa. Kaavaan on merkitty myös puolustusvoimien ampuma-alueiden melualueet ja puolustusvoimien alueiden merkintätapa on yhdenmukaistettu ja ajantasaistettu.

ESIPUHE

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alussa on ensimmäistä kertaa ollut mahdollisuus tarkastella laajaa metropolialuetta yhtenä kokonaisuutena. Vaihemaakuntakaavatyö käynnistettiin liittojen yhteistyöprojektina jo vuonna 2009.

Kaavan keskeisinä tavoitteina on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja maakunnan kilpailukyyn vahvistaminen. Näiden tavoitteiden toteutuminen edellyttää kuntien yhteistä tahtotilaa ja halua tehdä priorisointeja. Aluerakenne on pyritty suunnittelemaan sellaiseksi, että keskeiset ratkaisut toimivat mahdollisista kuntarajojen muutoksista riippumatta. Kaavan sisällössä painottuvat maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteisuus, ja kaavaratkaisussa pyritään ohjaamaan niiden optimaalista keskinäistä toteutusta ja ajoitusta.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava sisältää merkittäviä valtakunnallisia ratkaisuja. Esimerkiksi nopea raideyhteys lentoaseman kautta itään tulee toteutuessaan tulevaisuudessa vaikuttamaan koko Suomen kilpailukyyn. Haasteellisin osio on ollut MRL:n kauppaa koskevien muutosten huomioon ottaminen kaavatyössä. Vaihemaakuntakaavaa voidaan pitää suunnannäyttäjänä lain tulkinnassa, ja muut maakunnat ovat seuranneet mielenkiinnolla Uudellamaalla tehtyjä ratkaisuja.

Kaavaa on laadittu aiempaa tiiviimmässä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa niin jäsenkuntien kuin muidenkin sidosryhmien kanssa. Vuoropuhelu on ollut rakentavaa ja vienyt työtä eteenpäin. Maakuntahallitus on sitoutunut kaavan laadintaan tekemällä kaavatyötä ohjaavia välipäätöksiä valmistelun tueksi. Myös valtuusto on linjannut kaavatyön periaatteita. Tämä on ollut erityisen tärkeää vaiheessa, jossa kaavatyön ohjaavuutta kuntakaavoitukseen on pyritty parantamaan. Yhteistyö yliopistojen ja korkeakoulujen kanssa on ollut hedelmällistä. Niin kaavan laatijat kuin päättäjätkin ovat saaneet merkittävää tukea kaavaratkaisun valmisteluun ja päätöksiin.

Haluan kiittää kaikkia aktiivisesti kaavatyössä mukana olleita! Kuluneet neljä vuotta ovat olleet työntäyteisiä mutta mielenkiintoisia.

Ossi Savolainen
Maakuntajohtaja



JOHDANTO



1. JOHDANTO

1.1. Maakuntakaava osana suunnittelu-järjestelmää

1.1.1. Maakunnan kehittämisen malli

Maakunnan suunnittelujärjestelmään kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntaohjelma ja sen toteuttamista vuosittain linjaava toteuttamisohjelma sekä maakuntakaava. Maakuntakaavan tehtävänä on toteuttaa maakuntasuunnitelmaa luomalla maankäytölliset puitteet maakuntasuunnitelmassa esitetyn vision toteuttamiselle. Maakuntaohjelmalla on merkittävä rooli maakuntakaavan toteuttamisessa. Maakunnan kehittämisen malli on esitetty kuvassa 1.

1.1.2. Maakuntakaavan tehtävät ja asiakirjat

Maakuntakaava on yleispiirteinen, pitkän aikavälin suunnitelma maakunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteesta ja alueidenkäytöstä. Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT). Valtioneuvoston hyväksymät tarkistettavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009.

Maakuntakaava voidaan laatia kaikki maankäyttömuodot käsittävänä kokonaisuusmaakuntakaavana tai vaihemaakuntakaavana, joka koskee valittua aihekokonaisuutta tai jotakin maakunnan osa-aluetta.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maa-

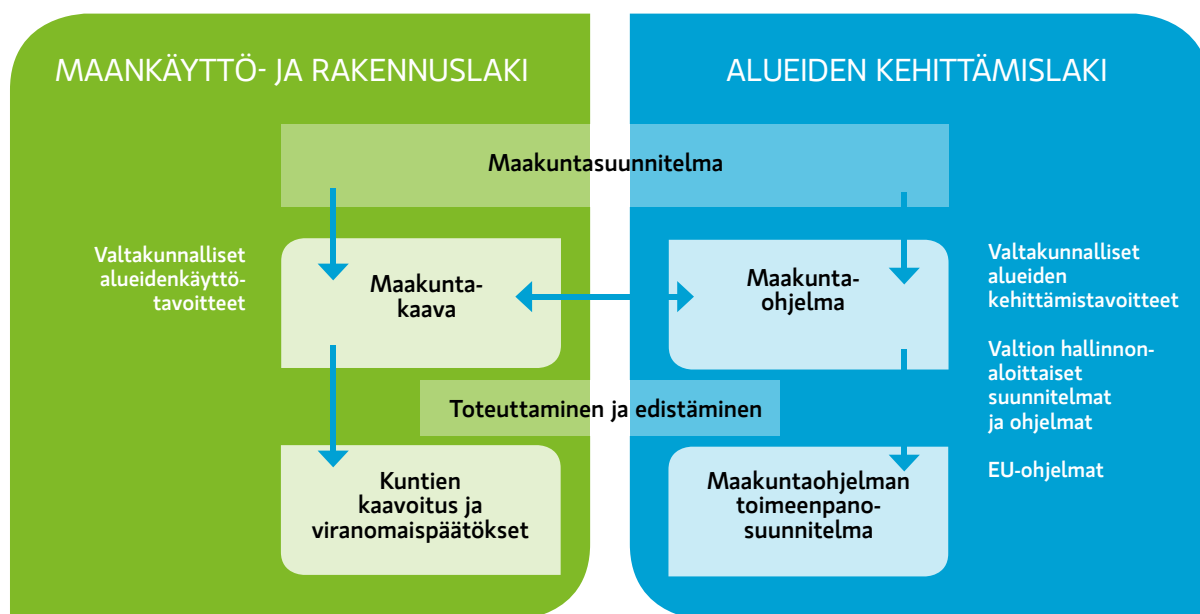
kuntakaavassa esitetään alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia aluevarauksia. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta tai useamman kuin yhden kunnan alueidenkäytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen.

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueidenkäytön järjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella. Kaavaselostuksen lopussa liitekartalla 1 esitetään kuntien yleiskaavatilanne.

Maakuntakaavan oikeusvaikutukset tulee ottaa huomioon viranomaistoiminnassa suunniteltaessa alueidenkäyttöä koskevia toimenpiteitä ja päätettäessä niiden toteuttamisesta. Lisäksi oikeusvaikutukset kohdistuvat rakentamiseen niillä alueilla, joilla on MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

Maakuntakaava koostuu kaavakartasta, kaavamerkinnoistä ja -määräyksistä sekä kaavaselostuksesta. Voimassa olevista maakuntakaavoista kumottavista merkinnöistä on laadittu erillinen kartta. Kartat ja kaavamääräykset ovat vahvistettavia asiakirjoja. Kaavan vahvistaa ympäristöministeriö.

Kaavaselostusta, joka sisältää mm. kuvaukset kaavan tavoitteista, suunnitteluperiaatteista,



Kuva 1. Maakunnan kehittämisen malli.



Kuva 2. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaava-alue.

kaavaratkaisun perusteluista ja arviointituloksista sekä kaavaratkaisua selventävät ja taustoittavat liitekartat, ei vahvisteta. Selventävissä liitekartoissa esitetään erillään tiettyjä merkintäkokonaisuuksia vahvistettavalta kaavakartalta. Taustoittavissa liitekartoissa esitetään kaavan valmistelussa käytettyä taustatietoa. Mikään 2. vaihemaakuntakaavan liitekartoista ei ole vahvistettava asiakirja, eikä niillä näin ollen ole oikeusvaikutuksia.

Vaikka kaavaselostuksella ei ole suoranaista oikeudellisia vaikutuksia, on sillä huomattava merkitys kaavan sisällön, oikeusvaikutusten ja myös sen lainmukaisuuden tulkinnessa.

2. vaihemaakuntakaavan asiakirjojen kokonaisuutta kuvataan tarkemmin luvussa 5.1.

1.1.3. Voimassa olevat maakuntakaavat

Uudenmaan maakunnan alueella ovat tällä hetkellä voimassa Uudenmaan maakuntakaava, 1. vaihemaakuntakaava, 3. vaihemaakuntakaava sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaava. 2. vaihemaakuntakaava tarkistaa kaikkia näitä kaavoja. Lisäksi Sipoosta Helsinkiin liitetyillä alueilla on MRL 210 §:n mukaisesti voimassa maakuntakaavaksi muuttuneita seutukaavoja ja osittain Maakuntakaava 2000. Voimassa olevat maakuntakaavat on kuvattu tarkemmin luvussa 2.2.

1.2. Suunnittelualue

1.2.1. Maakuntaliittojen yhdistyminen

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on laadittu aiempaa laajemmalle alueelle Uudenmaan ja Itä-Uu-

denmaan maakuntien yhdistyttyä 1.1.2011. Päätös yhdistymisestä tehtiin valtioneuvostossa 22.10.2009, jonka jälkeen aloitettiin vaihemaakuntakaavan valmistelu laajentuneen maakunnan alueelle.

Maakunnan liittojen yhdistyminen on Suomessa poikkeuksellista. 2. vaihemaakuntakaavaa laadittaessa kahden erilaisen maakunnan maakuntakaavojen merkintöjä ja määräyksiä on yhdenmukaistettu. Ratkaisut on tehty samoin periaattein koko kaava-alueella.

1.2.2. Kunta- ja osakuntaliitokset

Suomen kuntarakenteessa on viime vuosina tapahtunut merkittäviä muutoksia. Erityisesti kuntien palveluiden järjestämisen tehostamiseksi on myös Uudellamaalla tehty laajoja kuntaliitoksia ja sellaisia on edelleen vireillä.

Länsi-Uudellamaalla merkittävä muutos edellisen maakuntakaavan laatimisen jälkeen on ollut Tammisaaren, Karjaan ja Pohjan kuntien yhdistyminen Raaseporin kaupungiksi vuoden 2009 alussa. Sammatin kunta liittyi Lohjan kaupunkiin samana vuonna. Lohjan kaupunki laajeni edelleen vuonna 2013 Karjalohjan ja Nummi-Pusulan liittyttyä Lohjaan. Itä-Uudellamaalla Loviisa laajeni Liljendalin, Pernajan ja Ruotsinpyhtään yhdistyessä kaupunkiin vuonna 2010. Muista kuntien yhdistymisistä ei ollut päätöksiä kaavaehdotusta valmisteltaessa.

Maakuntakaava-alueita koskeva merkittävä muutos on ollut myös Sipoon länsiosien liittäminen Helsinkiin valtioneuvoston päätöksellä (28.6.2007) vuoden 2009 alusta. Päätöstä on perusteltu muun muassa Östersundomin alueen sijainnilla ja merkityksellä Helsingin seudun yh-

dyskuntarakenteen hallitulle ja tasapainoiselle kehittämiselle sekä liitoksen luomilla edellytyksillä parantaa Helsingin seudun asuntorakentamista ja liikenneyhteyksiä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava koskee kaikkia Uudenmaan liiton jäsenkuntia. Kunnat on esitetty oheisessa kuvassa 2. Kaavan hyväksymisvaiheessa vuoden 2013 alussa kuntia on 26. Maakuntakaavaa laadittaessa on varauduttu tiedossa olleisiin muutoksiin. Laajempaa käynnissä olevaa kuntarakennemuutosta ei kaavaratkaisuissa ole ennakoitu. Jos merkittäviä muutoksia tulee, kaavan kokonaisuus arvioidaan uudestaan.

1.3. Maakuntakaavaprosessi

1.3.1. Kaavan laadinnan aikataulu

Vaihemaakuntakaavatyö on noin neljä vuotta kestävä prosessi. Kaava tuli vireille ja työ aloitettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laadinnalla 2009. Liittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alussa suunnittelualueita laajennettiin, kaava kulloin uudestaan vireille ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tarkistettiin. Kaavaprosessin eteneminen ja aikataulu on esitetty kuvassa 3.

Kaavaluonnos valmistui ja oli nähtävillä keuhälällä 2011, jolloin siitä pyydettiin mielipiteitä ja lausuntoja. Saadun palautteen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta valmisteltu kaavaehdotus valmistui keuhälällä 2012. Kaavasta saatiin nähtävilläolona muistutuksia ja lausuntoaikana viranomastahojen palautetta. Kaupan ratkaisu edellytti merkittäviä muutoksia kaavan ehdotukseen nähtävillä olon jälkeen. Tämän takia maakuntakaavaehdotus asetettiin uudelleen nähtävillä ja lähetettiin lausunnoille loppuvuodesta 2012.

Kaavaehdotus on viimeistelty palautteen pohjalta. Maakuntavaltuusto hyväksyi 2. vaihemaakuntakaavan Östersundomin aluetta lukuun ottamatta kokouksessaan 20.3.2013. Hyväksymisen jälkeen kaava lähetetään ympäristöministeriöön vahvistettavaksi.

1.3.2. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Maakuntakaavaa on valmisteltu yhteistyössä kuntien virkamiesten ja luottamushenkilöiden sekä sidosryhmien kanssa. Maakuntahallituksen nimeämän, maakuntahallituksen jäsenistä koostuvan ohjaustoimikunnan tehtävänä on ollut ohjata Uudenmaan maakuntakaavan laadintaa.

Kaavan ja aluerakenteen periaatteita on käsitelty sekä viranhaltijoista koostuvissa laajoissa yhteistyöryhmissä että luottamushenkilöille järjestetyissä seudullisissa tilaisuuksissa. Tilaisuuksia on järjestetty kaikissa keskeisissä etenemisvaiheissa.

Kaavaa on esitelty myös osallisille seudullis-



Kuva 3. 2. vaihemaakuntakaavan laatiminen on nelivuotinen prosessi.

sisä tilaisuuksissa kaavan laadinnan eri vaiheissa. Lisäksi maakuntakaavan valmistelua on ollut mahdollista seurata koko prosessin ajan Uudenmaan liiton verkkosivuilla tai olemalla yhteydessä suoraan valmistelijoihin. 2. vaihemaakuntakaavan prosessi ja vuorovaikutuksen vaiheet käsitellään tarkemmin luvussa 8.

1.3.3. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on tuottaa suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista. Vaikutuksia on arvioitu jatkuvasti kaavaprosessin edetessä. Arviointi on tukenut vaihtoehtojen laadintaa, kaavaratkaisun valintaa ja päätöksentekoa eri vaiheissa.

Vaikutuksia on arvioitu sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää. Arviointi käsittää aihepiireittäin laaditun vaikutusten arvioinnin, kaavan kokonaisvaikutusten arvioinnin sekä kaavan ohjaus- ja oikeusvaikutukset. 2. vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointia ja sen tuloksia käsitellään tarkemmin luvussa 7.

LÄHTÖTILANNE, VAIHTOEHTOTARKASTELUJA JA TAUSTASELVITYKSIÄ



2. LÄHTÖTILANNE, VAIHTOEHTO-TARKASTELUJA JA TAUSTASELVITYKSIÄ

2.1. Yhdistynyt maakunta

Uusimaa maakuntien yhdistyessä 1.1.2011

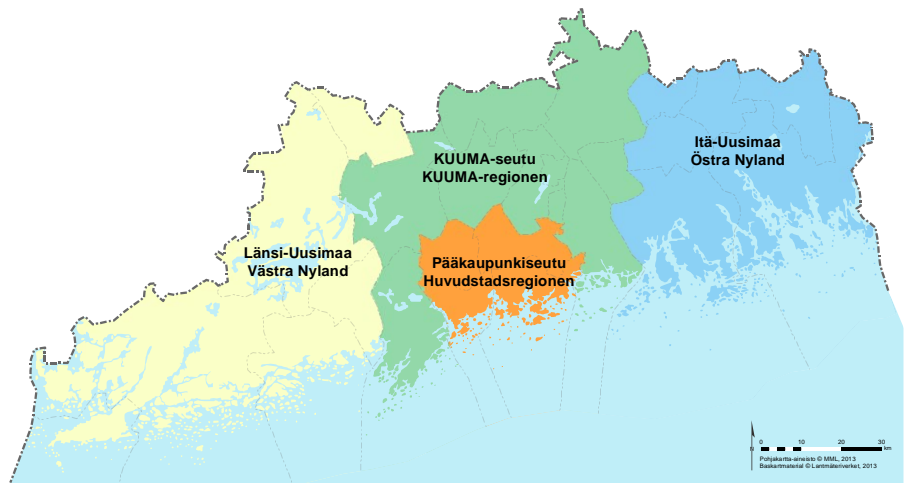
- 1 500 000 asukasta
- 750 000 työpaikkaa
- 9 100 km² maapinta-alaa
- 28 kuntaa (vuonna 2013 kaavaa hyväksyttäessä 26 kuntaa)

Uudenmaan maakunnassa asuu 28 % koko maan väestöstä, sijaitsee 33 % työpaikoista ja tuotetaan 38 % maan bruttokansantuotteesta. Laajuudeltaan

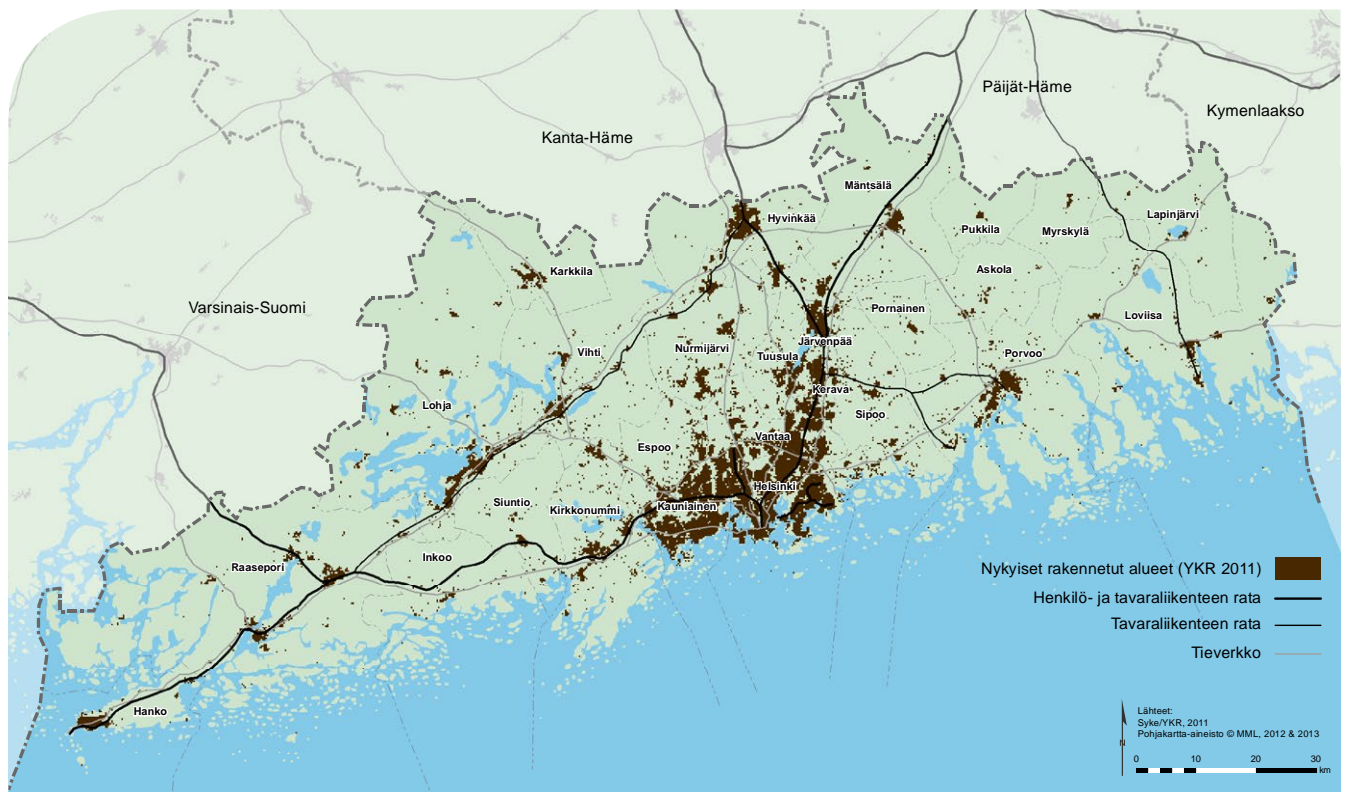
Uusimaa on noin 3 % Suomen maapinta-alasta.

Uusimaa koostuu useista osa-alueista, joilla on erilaiset maantieteelliset, historialliset, taloudelliset, kielelliset ja poliittiset erityispiirteensä. Maakunta voidaan jakaa neljään osa-alueeseen: pääkaupunkiseutu, Kuuma-seutu, Länsi-Uusimaa ja Itä-Uusimaa (kuva 4). Pääkaupunkiseudun ja Kuuma-seudun kokonaisuudesta (14 kuntaa) käytetään nimeä Helsingin seutu.

Kuva 4. Kaavaselostuksessa käytetty osa-aluejako. »



Kuva 5. Maakunnan nykyrakenne. »



2.2. Maakuntakaavatilanne

2.2.1. Uudenmaan maakuntakaavat

Uudellamaalla ovat tällä hetkellä voimassa seuraavat maakuntakaavat:

- **Uudenmaan maakuntakaava** (vahvistettu 11/2006). Kokonaismaakuntakaava, jossa ei kuitenkaan käsitelty kaikkia maankäyttömuotoja.
- **Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava** (vahvistettu 6/2010). Uudenmaan maakuntakaavaa täydentävä vaihekaava, jossa käsiteltiin aikaisemmin käsittelemättä jääneitä maankäyttömuotoja. Lisäksi Uudenmaan maakuntakaavaan tehtiin vähäisiä tarkistuksia.
- **Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava** (vahvistettu 12/2012). Espoon Blominmäen jätevedenpuhdistamo käsittelevä vaihekaava, tarkistaa 1. vaihemaakuntakaavan ratkaisua.
- **Itä-Uudenmaan maakuntakaava** (vahvistettu 2/2010). Kokonaismaakuntakaava.
- **Maakuntakaavaksi muuttuneita seutukaavoja ja Maakuntakaava 2000.** Voimassa Sipoosta Helsinkiin liitetyllä alueella. Osakuntaliitoksesta johtuen osa Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta jätettiin vahvistamatta ympäristöministeriön 15.2.2010 tekemässä päätöksessä. Tällöin alueella voimassa olleet seutukaavat muuttuivat MRL 210 §:n mukaisesti maakuntakaavoiksi.

2. vaihemaakuntakaavalla tarkistetaan, täydennetään ja yhdenmukaistetaan aiempia maakuntakaavoja. 2. vaihe-maakuntakaavan vahvistamisen jälkeen Uudellamaalla on edelleen voimassa merkintöjä useista eri maakuntakaavoista.

2.2.2. Naapurimaakuntien maakuntakaavat

Uudenmaan naapurimaakunnat ovat Varsinais-Suomi, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso.

Varsinais-Suomen maakuntakaavojen tilanne

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava on kokonaismaakuntakaava, jossa käsiteltiin mm. yhdyskuntarakenne ja liikenneyhteydet sekä virkistysalueet. Maakuntakaava vahvistettiin ympäristöministeriössä 23.8.2004.

Salon seudun maakuntakaava on Salon ja Someron kaupungit käsittävä kokonaismaakuntakaava, jossa pääaiheena oli E 18-tielinjan ja yhdyskuntarakenteen yhteensovittaminen. Maakuntakaava vahvistettiin ympäristöministeriössä 12.11.2008.

Loimaan seudun, Turun seudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaava on kokonaismaakuntakaava, jossa käsiteltiin mm. yhdyskuntarakenne, liikennejärjestelmä, luonto ja

virkistys. Maakuntakaava hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 13.12.2010 ja on ympäristöministeriössä vahvistettavana.

Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavassa osoitettiin uusi ratalinjaus Salon ja Lohjan välillä, joka yhteen sovitettiin ratalinjan vaikutusalueen maankäytön kanssa. Vaihemaakuntakaava koskee Varsinais-Suomen maakunnan puoleista osaa Salon kaupungin alueella. Vaihemaakuntakaava vahvistettiin ympäristöministeriössä 4.12.2012.

Tuulivoimavaihemaakuntakaavassa Varsinais-Suomen liiton tavoite on osoittaa tuulivoiman hyödyntämiseen parhaiten soveltuvat alueet siten, että tuulivoimalat sijoitetaan keskitetysti useamman voimalan yksiköihin. Kaavan tavoite on nopeuttaa tuulivoimarakentamista ohjaamalla selkeästi kuntatasolla tehtäviä kaavoitus- ja lupaprosesseja. Vaihemaakuntakaavaehdotus oli nähtävillä 10.1.–15.2.2013.

Hämeen maakuntakaava on kokonaismaakuntakaava, jossa aiheena on käsitelty mm. asuminen, kustatoiminnot ja palvelut, elinkeinot sekä vapaa-aika ja virkistys. Maakuntakaava vahvistettiin ympäristöministeriössä 28.9.2006.

Hämeen 1. vaihemaakuntakaavan aiheita ovat mm. kauppa ja tuulivoima. Maakuntakaava hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 11.6.2012 ja on ympäristöministeriössä vahvistettavana.

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2006 on kokonaismaakuntakaava, jossa käsiteltiin kaikkia alueidenkäytön aiheita. Maakuntakaava vahvistettiin 11.3.2008.

Maakuntakaava 2014 korvaa vahvistuttuaan maakuntakaavan 2006. Uuden maakuntakaavan valmistelutyössä keskitytään erityisesti ympäristöhäiriöihin sekä vastuullisen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja pohjavesiin liittyviin maankäytön ratkaisuihin. Maakuntakaavan luonnos oli nähtävillä 1.8.–30.9.2012.

Kymenlaakson vahvistettuja maakuntakaavoja ovat taajamat ja niiden ympäristöt (18.1.2010) sekä edellistä maakuntakaavaa täydentänyt ja tarkistanut maaseutu ja luonto (14.12.2010).

Energiamaakuntakaavan tavoitteena on turvata alueidenkäytössä energiahuollon valtakunnalliset tarpeet ja edistää uusiutuvien energialähteiden hyödyntämismahdollisuuksia sekä osoittaa Kymenlaakson maakuntakaavoituksessa tuulivoiman hyödyntämiseen parhaiten soveltuvat alueet. Energiamaakuntakaava hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 11.6.2012 ja on ympäristöministeriössä vahvistettavana.

Kauppa ja merialue -vaihemaakuntakaavan laadinta on aloitettu maakuntahallituksen 14.5.2012 päätöksen mukaisesti. Kaava käsittelee kaupan ratkaisua ja meriliikennettä sekä puolustusvoimien rakennemuutoksesta johtuvia ja erityisesti saariin kohdistuvia muutospaineita.

2.3. Aluerakenteen vaihtoehtotarkastelut

Maakunnan aluerakenteen pitkän aikavälin vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia on arvioitu useissa ylimaakunnallisissa ja Uuttamaata tai sen osaa koskevissa selvityksissä yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Vaihtoehtotarkastelut ovat johtaneet 2. vaihemaakuntakaavatyötä ohjanneen perusrakenteen määrittelyyn.

2.3.1. METKA – Metropolialueen kestävä aluerakenne

Aluerakenteen kehityssuuntia vuoteen 2050 selvitettiin viiden maakunnan alueella Metropolialueen kestävä aluerakenne (METKA) -hankkeessa. Vuonna 2008 valmistuneessa hankkeessa vertailtiin erilaisia kehityssuuntia ja niiden vaikutuksia ekologiseen, sosiaaliseen ja taloudelliseen kestävyteen.

Kestävän aluerakenteen kehittämisen periaatteiden pohjalta muodostettiin nk. METKA-malli. Sen mukaan maankäyttöä tulee eheyttää ja joukko-liikennettä kehittää voimakkaasti etenkin ratakäytävissä pääkaupunkiseudun ja muiden alueen kaupunkikeskusten välillä. Kasvavan metropolialueen rakenne muodostuu sitä kestävämmäksi mitä paremmin hyödynnetään nykyistä rakennetta ja raideliikenteen asemia. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi kestävä aluerakenne ei yksin riitä, vaan tarvitaan myös merkittävää muiden toimenpiteiden tukea ja muutosta nykyisiin liikkumis- ja asumistottumuksiin. Aluerakenteen toimivuus on kuitenkin edellytys muille kestäville valinnoille.

» Metropolialueelle kestävä aluerakenne.

Uudenmaan liiton julkaisuja 2008.

METKA-malli

METKA-malli kiteytyy johdonmukaiseen yhdyskuntarakenteen kehittämispolkuun, jossa ensin tiivistetään ja täydennetään nykyisiä keskuksia, vasta sen jälkeen laajennetaan nykyisiin ja uusiin ratakäytäviin.

TIIVISTÄ - Hyödynnetään nykyistä rakennetta

Vaikutustarkastelut osoittavat, että kasvun haitalliset vaikutukset ovat pienempiä silloin, kun yhdyskuntarakennetta voidaan kehittää nykyisen aluerakenteen sisällä eli olemassa olevissa keskuksissa, joissa palvelut ja joukkoliikenne ovat jo valmiina. Rakenteen tiivistäminen kohdistuu etenkin suurimpiin kaupunkikeskuksiin.

TÄYDENNÄ - Rakennetaan nykyisiä taajamia palvelevat radat

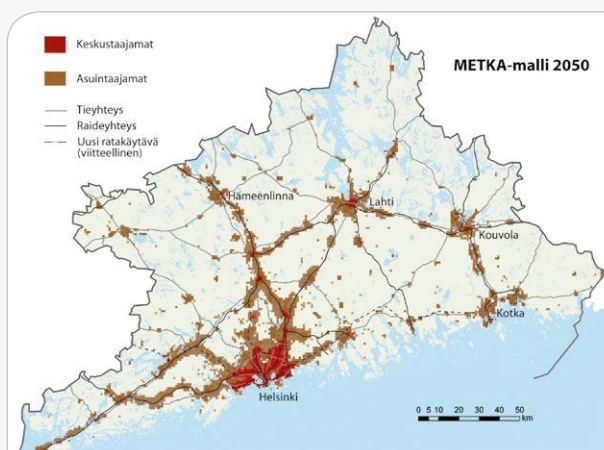
Nykyrakenteen tiivistämisellä on rajansa. Mitä lähemmäs nykyrakennetta toimintoja sijoitetaan, sen kestävämmäksi aluerakenne muodostuu. Nykyistä aluerakennetta täydentävät uudet radat antavat mahdollisuuden kehittää nykyisen taajaman tuntumaan täydentävää tiivistä maankäyttöä. Tämä edellyttää investointien riittävää ennakointia ja määrätietoista maapolitiikkaa.

PITÄYDY - Pitäydytään nykyisissä ratakäytävissä kun laajennetaan

Aluerakenne vahvistuu suurimpien kaupunkikeskusten väliin. Saavutettavuutta tehokkaasti lisäävät säteittäiset kauko- ja lähiliikenteen raide- ja tieliikennekäytävät korostavat tätä kehitystä kuten Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -akseli on osoittanut. Raideliikennekäytävien ulkopuolelle jäävät alueet tulisi kytkeä tehokkaasti raiteisiin liityntäliikenteen avulla.

VALITSE - Valitaan ensin yksi uusi ratakäytävä

Kun kasvu ei enää mahdu nykyisiin ratakäytäviin tai on mahdollista toteuttaa uusi ratakäytävä lähempänä olemassa olevia keskuksia, valitaan mahdollisista ratakäytävistä kestävin ja tehokkain. Ratakäytävän on arvioitu vaativan ympärilleen noin 200 000 asukkaan maankäytön. Ratakäytävän tehokkuus ja kustannukset riippuvat hyvin monista yksityiskohdista.



Kuva 6. METKA-malli pyrkii aluerakenteen keinoin Helsingin metropolialueen kestäväan kehitykseen vuoteen 2050 asti. Tuolloin metropolialueella voi olla 2,7 miljoonaa asukasta.

2.3.2. Uudenmaan maankäytön kehityskuva

Uudenmaan maankäytön kehityskuva (2009) on strateginen näkemys maankäytön kehittämiseksi entisessä Uudenmaan maakunnassa ja Sipoossa vuoteen 2035. Kehityskuvassa selvitettiin edellyttäkö Uudenmaan väestönkehitys uusia ratoja, minkälaiseen aluerakenteeseen viime vuosien trendin mukainen kehitys johtaa ja millainen aluerakenne on edullisin ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Työssä määriteltiin pitkän aikavälin tavoiteltavat maankäytön kehityssuunnat sekä mahdolliset uhkakuvat, jotka voidaan välttää tai joiden haittoja lieventää hyvällä suunnittelulla. Kehityskuvatyön vaihtoehtotarkastelut ovat olleet osa maakuntakaavatyötä ja pohjustaneet rakennemallien laadintaa.

Julkaisut
löytyvät
osoitteesta
uudenmaanliitto.fi/
julkaisut

» Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityskuvan vaihtoehdot 20.12.2008. Raportti. Uudenmaan liitto 2008.

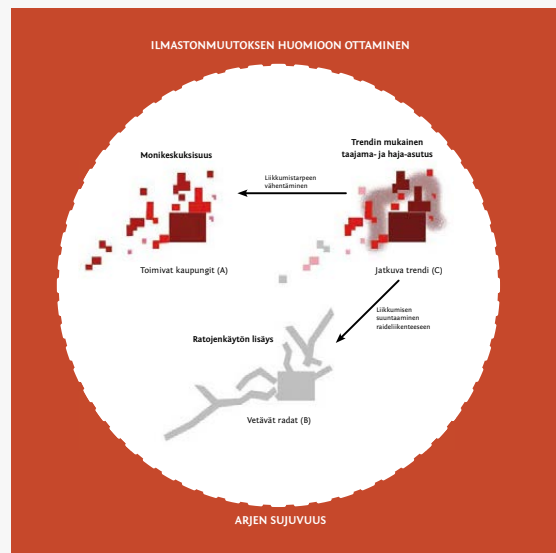
» Uudenmaan kehityssuunnat vuoteen 2035. Tiivistelmä kehityssuunnista ja vaikutusten arvioinnin tuloksista. Uudenmaan liiton esite 2009.

Uudenmaan maankäytön kehityskuva

Kehityskuvatyö havainnollistaa maankäytön, asumisen ja liikenteen suuntaviivoja menneen kehityksen ja nykytilanteen kuvauksen kautta. Tarkastelussa on mukana lisäksi muita teemoja, jotka heijastuvat maakunnan tason maankäyttöön kuten elinkeinot, viher- ja muut rakentamattomat alueet sekä ympäristö. Vaihtoehtojen arvioinnin tuloksena saatiin johtopäätöksiä ja jatkosuunnitteluohjeita seuraavalle maakuntakaavakerrokselle.

Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin keskeiset tulokset:

1. Ennusteen mukainen väestö ei välttämättä edellytä uusia ratoja. Väestönkasvu näyttäisi riittävän korkeintaan yhden uuden, tehokkaasti toimivan ratakäytävän avaamiseen vuoteen 2035 mennessä.
2. Nykyisten ratojen asemanseutuja kannattaa hyödyntää tehokkaasti. Varsinkin rantaradan asemanseuduista osa on selvästi alihyödynnettyjä.
3. Keskisuuria keskuksia kannattaa kehittää pääkaupunkialueen ohella.
4. Pienet kesukset irrallaan rataverkosta sekä haja-asutus ovat etenkin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kannalta epäedullisia.
5. Suurin osa CO₂-kokonaispäästöistä asukasta kohden aiheutuu rakennusten energiankäytöstä. Asumisväljyys vaikuttaa paljon päästöihin.
6. Pienimmät kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt ovat vaihtoehdossa, jossa kasvu suunnataan nykyisille ratakäytävillä ja metron varaan itään ja länteen.
7. Aluerakenteen kehittämisen vaikutukset kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ovat rajalliset, lisäksi on keskityttävä muun muassa energiatehokkuuden parantamiseen ja kulutuksen vähentämiseen.



Kuva 7. Kehityskuvatyössä tarkasteltuja vaihtoehtoisia kehityssuuntia olivat a) toimivat kaupungit, b) vetävät radat ja c) jatkuva trendi. Tarkastelussa läpikäytyjen tekijöidenä olivat arjen sujuvuus ja ilmastonmuutoksen huomioon ottaminen.

2.3.3. Rakennemallit

Aluerakenteen pitkän aikavälin vaihtoehtotarkastelu tehtiin vuosina 2009–2010 laatimalla kolme erilaista rakennemallia yhdistyvien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueille. Malleilla tutkittiin maankäytön, liikenteen ja mitoituksen vaihtoehtoja syventäen aiempaa kehityskuvatarkastelua. Rakennemalleihin voi tutustua tarkemmin niistä laaditussa erillisessä julkaisussa.

Rakennemalleista tehtiin erillinen vaikutusten arviointi, joka vahvisti kehityskuvassa saatuja tuloksia.

Vaikutusten arvioinnin mukaan

- ennustettu väestönkasvu riittää korkeintaan yhden uuden, tehokkaasti toimivan ratakäytävän avaamiseen vuoteen 2035 mennessä.
- nykyisten ratojen asemanseutuja kannattaa hyödyntää tehokkaasti
- keskisuuria keskuksia kannattaa kehittää pääkaupunkialueen ohella
- pienet taajamat irrallaan rataverkosta sekä haja-asutus ovat varsinkin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kannalta epäedullisia.

Rakennemallien laajan lausuntokierroksen, vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksen pohjalta valmistettiin 2. vaihemaakuntakaavatyötä ohjannut perusrakenne. Se laadittiin synteesinä eri rakennemallivaihtoehtojen parhaista ominaisuuksista, huomioiden kuitenkin jokaisen kunnan mahdollisuus väestönkasvuun. Perusrakennetta ei esitetty kartalla vaan se on sanallinen kuvaus maakuntakaavatyön keskeisistä tavoitteista. Perusrakenne hyväksyttiin Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallituksissa joulukuussa 2010. Perusrakenteessa määriteltiin vaihekaavan periaatteet neljän teeman kautta. Perusrakenne kuvataan tarkemmin kaavaselostuksen luvussa 3.

» Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035. Uudenmaan liiton julkaisu E 104 - 2010

» Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi. Uudenmaan liiton julkaisu E 106 - 2010

» Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 UrbanZone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisu E 107 - 2010

2.4. Kehityskäytävätarkastelut

Kaavaratkaisun valmistelussa on hyödynnetty eri liikennekäytävälle tehtyjä kuntien ja liiton yhteisiä selvityksiä.

2.4.1. Helsinki–Porvoo-kehysuunnitelma ja Etelä-Sipoon liikennevisio

Helsinki–Porvoo kehysuunnitelmassa (2010) muodostettiin yhteistä maankäytön suunnittelun

tahtotilaa ja ideoita tuleviksi vuosikymmeniksi. Keskeisin suunnittelukysymys oli tuleva aluerakenne Helsinki–Porvoo -välillä ja konkreettisin kysymys joukko- ja rai-deliikennejärjestelmän kytkeytyminen tulevaan yhdyskuntarakenteeseen. Etelä-Sipoon liikennevisiossa (2011) tutkittiin Sibbesborgin raideliikenneyhteyksiä sekä niiden vaiheittaista toteuttamista. Visiossa esitettiin yhteensä vajaan sadantuhannen asukkaan väestökasvua Sibbesborgin alueelle.

2.4.2. Lännentiet-kehityskäytäväselvitys

Hanko, Raasepori, Inkoo, Siuntio ja Kirkkonummi tekivät yhdessä Uudenmaan liiton kanssa Lännentiet-kehityskäytäväselvityksen, joka valmistui kesäkuussa 2009. Rantaradan ja kantatie 51:n muodostamalle kehityskäytävälle Kirkkonummelta Hankoon hahmoteltiin maankäytön ja liikennejärjestelmän pitkän aikavälin tavoitetilä. Työssä osoitettiin maankäytön ja liikenteen yhteinen kehityspolku sekä määriteltiin tärkeimmät lähitulevaisuuden toimet polun toteuttamiseksi.

» Lännentiet-kehityskäytäväselvitys. Uudenmaan liiton yhteistyöjulkaisu C 66 – 2009.

2.4.3. Länsiradan maankäytön kehityskuva

Espoo, Helsinki, Kirkkonummi, Lohja, Vihti ja Uudenmaan liitto laativat yhteistyössä Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvityksen välille Espoo–Kirkkonummi–Vihti–Lohja. Se on kuntien näkemys alueen maankäytön ja Espoosta Lohjalle kaa-vaillon vaiheittain toteutettavan kaupunkiradan yhteensovittamisesta. Kehityskuvaselvitys täsmentää Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa osoitettua taajamarakenteen laajenemissuuntaa.

» Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys. Espoon kaupunki. 2009.

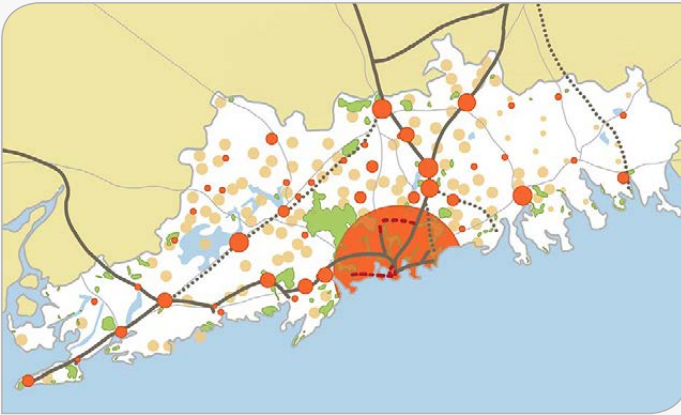
2.4.4. Klaukkalan ratavyöhykkeen maankäyttö- ja liikenneselvitys

Klaukkalan ratavyöhykkeen maankäyttö- ja liikenneselvityksessä (2009–2010) tutkittiin tarkemmin Klaukkalan radan linjausta Kehäradalta Klaukkalaan. Selvityksessä on tutkittu kahta rata- ja maankäyttövaihtoehtoa, joiden perusratkaisu on yhdenmukainen Uudenmaan liiton maakuntakaavan rakennemallitarkasteluissa käytettyjen rataverkon päävaihtoehtojen kanssa.

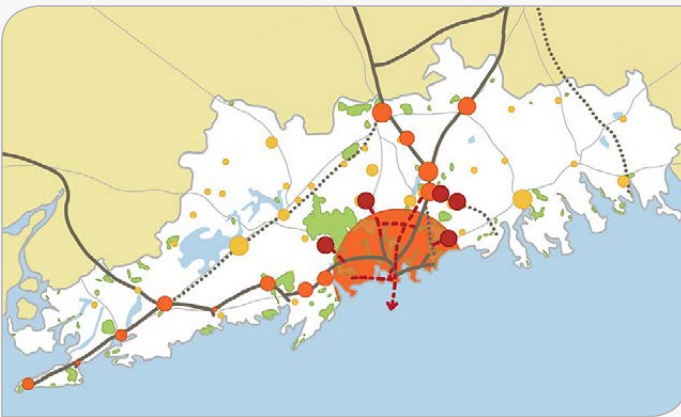
Julkaisut
löytyvät
osoitteesta
uudenmaanliitto.fi/
julkaisut

Rakennemallit

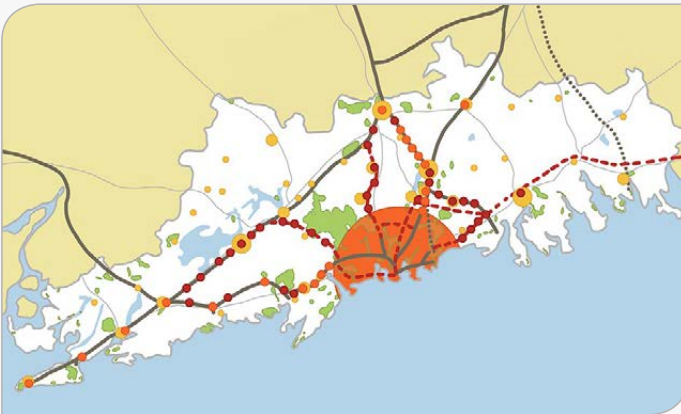
Rakennemallityössä vertailtavat päävaihtoehdot olivat Monikeskus-, Sormi- ja Silmukkamalli.



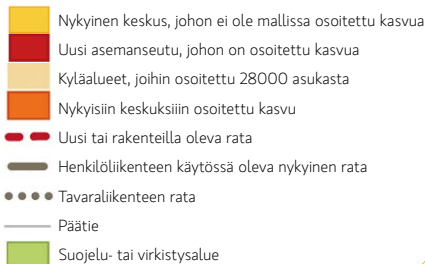
MONIKESKUSMALLISSA tutkittiin nykyisten keskusten ja taajamien hyödyntämistä vaihtoehtona uusille radoille ja taajamille. Kasvu osoitettiin nykyisiä asemakaava-alueita tiivistäen ja laajentaen, ja muita rakennemalleja enemmän rataverkon ja pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Mallissa tutkittiin myös hajarakentamisen vaikutuksia.



SORMIMALLEILLA tutkittiin nykyisten ja uusien, keskenään vaihtoehtoisten ratakäytävien sekä niihin tukeutuvien suurten ja toimintoiltaan monipuolisten asemansuutujen kehittämistä. Uusille asemansuutuille asetettiin tavoitteellinen aluetehokkuus.



SILMUKKAMALLI perustui uusien ratakäytävien kehittämiseen. Mallilla selvitettiin useiden pienten asemansuutujen kasvun vaikutuksia.



Kuva 8. Rakennemallien päävaihtoehdot



Kuva 9. Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien alueet. Kirkkonummi, Nurmijärvi ja Sipoo kuuluvat kahden eri liikennejärjestelmäsuunnitelman alueelle.

2.4.5. Kansainväliset liikennehankkeet

Uudenmaan maakuntakaavatyöhön liittyvät myös seuraavat kansainväliset liikennehankkeet: Rail-Baltica, Helsinki–Tallinn Transplan ja Bothnia Green Logistic Corridor.

Helsinki–Tallinn Transplan -hankkeen tavoitteena oli tuottaa liikenteen ja maankäytön suunnitteluun tietoa ja tutkimusta Helsinki–Tallinna kaksoiskaupunkiseudulle syvennetyn yhteistyön tuloksena. Yhteistyötä tehtiin yhdistämällä julkinen ja yksityinen tutkimus Suomenlahden molemmin puolin. Lisäksi tämä hanke liittyy Rail Baltica -hankkeesta tehtävään arviointityöhön.

Rail Baltica -hankkeen tarkoituksena on luoda nopea ratayhteys Tallinnasta Baltian maiden läpi Puolaan. Lisäksi hankkeen osaksi on kytketty meriyhteyden tai jopa liikennetunnelin toteuttamisedellytysten arviointi välillä Tallinna Helsinki.

Bothnian Green Logistic Corridor -hankkeen tarkoituksena on tutkia pohjoisimman Euroopan ja Barentsin alueen luonnonvarojen ja kasvavan teollisuuden yhdistämistä Itämeren alueen ja Keski-Euroopan teolliseen tuotantoon ja markkinoihin. Hankkeen pääpaino on ratayhteyksien ja satamien kehittämisessä.

2.5. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Uudellamaalla on kolme liikennejärjestelmäsuunnitelma-alueita. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa määritellään alueen keskeiset liikennejärjestelmään liittyvät kehittämistarpeet ja -hankkeet ja niille esi-

tetään tavoitteellinen toteutusaikataulu. Tarpeelliseksi katsotut lähivuosien toimenpiteet kirjataan aiesopimukseen, jota valtio ja kunnat sekä muut osapuolet pyrkivät päätöksenteossaan edistämään.

Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (HSL) laatimasta 14 kuntaa koskevasta **Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta** (HLJ 2011) tehtiin liikennejärjestelmäpäätös vuonna 2011. Se oli osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimusta vuosille 2012–2015, joka hyväksyttiin kesäkuussa 2012. Seuraavan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on aloitettu vuonna 2012. **Itä-Uudenmaan liikennestrategia** ja aiesopimus hyväksyttiin vuonna 2009. **Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma** valmistui vuonna 2005. Sitä tarkistettiin vuonna 2009 ja uusi aiesopimus liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden edistämisestä hyväksyttiin 2010. Länsi-Uudellemaalle on vuonna 2012 ryhdytty laatimaan uutta liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa ja samaan aikaan valmisteltua HLJ-suunnitelmaa tehtiin tiiviissä yhteistyössä ja ne ovat päätavoitteiltaan yhtenäiset. Myös Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat on otettu huomioon 2. vaihemaakuntakaavan laadinnassa. Maakuntakaava kattaa Helsingin seutua laajemman alueen ja liikenneasioita käsitellään yleispiirteisemmin kuin liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Maakuntakaavan mukaisen aluerakenteen toteuttamista tukevat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet esitetään kaavaselostuksen luvussa 9.

2.6. Muut selvitykset

Kaavatyöhön liittyy lukuisia laajoja selvityksiä, joita Uudenmaan liitto on laatinut pääasiassa omalla työnä tai yhdessä yhteistyökumppanien kanssa. Selvityksiä on hyödynnetty kaavatyön eri vaiheissa monin eri tavoin. Seuraavassa esitellään selvitysten keskeinen sisältö. Selvitysten hyödyntämistä on kuvattu tarkemmin kaavaratkaisua perustelevassa luvussa 5.

2.6.1. Kaavavarantonselvitykset (2010-2012)

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035 selvitys (2010) kokosi kuntien asumisen ja työpaikkojen asemakaavavarannoista tiedot maakuntakaavan mitoittamisen tueksi. Kuntien toteutuvaksi arvioidut asumisen kaavavarannot ja suunnitelmat riittävät yhteensä noin 25 vuoden tarpeeseen. Olennainen kysymys on, eheyttävätkö näiden varantojen ja suunnitelmien toteuttaminen yhdyskuntarakennetta vai onko joukossa myös sellaisia alueita, jotka hajauttavat rakennetta. Kaavavarantotietoja täydennettiin edelleen vuosien 2011 ja 2012 aikana.

» Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035. Uudenmaan liiton julkaisuja E 109 - 2010

2.6.2. Keskusverkkoselvitys (julkaisematon selvitys 2011)

Keskusverkkoselvityksen lähtökohtana oli maakuntakaavaluonnos, jossa keskuksat oli esitetty jaettavaksi kolmeen luokkaan: valtakunnan keskus, seutukeskus ja alakeskus. Työssä tarkasteltiin tarkoituksenmukaista jakoa erilaisiin keskusluokkiin ja otettiin kantaa siihen, mikä on lähtöaineistojen perusteella määrittävä keskusluokitus Uudellamaalla. Työn tuloksena esitettiin aineistojen ja analyysien tuottama keskusverkko maakuntakaavoituksen tueksi.

2.6.3. Asumisen mansikkapaikat (2010)

Rakennemallityön yhteydessä tehdyn Mansikkapaikkatarkastelun tarkoituksena on ollut antaa tietoa maakuntien vetovoimaisimmista ja taajamarakentamiseen parhaiten soveltuvista alueista. Työssä on käsitelty teemoittain rakentamisen soveltuvuuden ja asuinpaikan houkuttelevuuden kannalta olennaisia tekijöitä eli maisemarakennetta, luontoa, virkistystä ja kulttuuriympäristöarvoja. Työssä ei ole huomioitu esimerkiksi liikenteen tai kuntatalouden näkökulmia.

» Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 108 - 2010.

2.6.4. Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet (2011)

Maakunnan väestö- ja työpaikkamäärän kasvu aiheuttaa kovenevia paineita taajamien laajentumiseen myös peltoalueille. Selvityksessä määriteltiin, minkälaiset peltoalueet ovat hyviä maatalouden tuotannon kannalta. Nämä peltoalueet on otettu huomioon 2. vaihemaakuntakaavan taajamien rajauksissa.

» Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 115 - 2011

2.6.5. Luonto- ja virkistysalueita koskevat aineistot

Kaavan valmistelussa on käytetty luonto- ja virkistysalueita koskien aineistona muun muassa ympäristöhallinnon paikkatietoja ja kuntien teettämää luontoselvityksiä. Ekologista verkostoa koskevat selvitykset on tehty koko alueen kattavana vuonna 2002, entisen Uudenmaan osalta tarkistettu 2006 ja Etelä-Sipoon ja Länsi-Porvoon alueelta 2009. Virkistysalueista, viheryhteystarpeista ja ulkoilu-reiteistä koottiin päivitystarpeita kunnilta ja muilta tahoilta 2009–2010.

Aineistoluettelo vaihemaakuntakaavan laadinnassa hyödynnetyistä luontotiedoista on kaavaselsuksen liitteenä A. Lisäksi liitoissa on tuotettu seuraavat aineistot:

» Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt -hankkeen ja luontoselvityksen tulokset (2010). julkaisu Itä-Uudenmaan liitto 96/2010 ja Uudenmaan liiton julkaisematon yhteenvedoaineisto.

» Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys 2011. Uudenmaan liiton julkaisematon raportti.

» Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle -hankkeen loppuraportti. Uudenmaan liiton julkaisu E 199 - 2012.

2.6.6. Espoo-Lohja-Salo-radon (ESA) alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi (2010)

Liikennevirasto on laatinut alustavan yleissuunnitelman Espoo-Salo-oikoradan uudesta ratalinjauksesta. Alustavan yleissuunnitelman lisäksi on laadittu lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA-menettely) useiden eri linjausvaihtoehtojen välillä. Suunnittelutyö on tuottanut aineistoa parhaan linjauksen valitsemiseksi maakuntakaavoituksessa.

» Espoo-Salo-oikorata, Ympäristövaikutusten arviointimenettely, arviointiselostus. Liikennevirasto. 2010

2.6.7. Itärata (2010-2012)

Liikennevirasto käynnisti vuonna 2010 Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen (2011 alusta yhdistynyt Uudenmaan liitto) sekä ympäristöministeriön kanssa työn, jossa selvitettiin Helsingin suunnasta itään suuntautuvan uuden nopean kaukojunaradan linjausvaihtoehtoja ja merkitsemistä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Selvitykseen liittyi myös maakuntakaavoissa olevan nk. Heli-ratalinjauksen roolin selvittäminen osana uutta ratayhteyttä. Vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista laadittiin raportit sekä kaavaluonnos- että kaavaehdotusvaihetta varten.

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väli­raportti.** Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten.** Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012

Liikennevirasto ja Uudenmaan liitto teettivät kaavaehdotuksen laadinnan aikana ratateknisen selvityksen Heli - linjauksen vaihtoehtoisista erkanemispai­koista pääradalta Helsingin ja Vantaan alueella (julkaisematon selvitys 2012).

2.6.8. Kaupan selvitykset (2010–2013)

Vähittäiskaupan nykytilaa ja sijaintia aluerakenteessa sekä maakunnallisen ohjauksen tapaa on selvitetty kaavatyon eri vaiheissa erilaisin selvityksin. Selvitysten tarkoituksena on ollut mitoit­taa maakuntakaavaan osoitettavat vähittäiskaupan suuryksiköt ja tarvittavilta osin myös keskustatointojen alueita hyödyntäen vaikutusarviointeja. Kaupan palveluverkko on suunniteltu osaksi Uudenmaan keskusverkkoa siten, että kaupan ratkaisut tukevat elinvoimaisen yhdyskuntarakenteen kehitystä.

» **Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa.** Uudenmaan liiton julkaisu­ja E 111 - 2010

» **Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen.** Uudenmaan liiton julkaisematon raportti 2011.

Kaupan kehitysnäkymiä, seudullisuutta ja enimmäismitoituksien osoittamisen tarvetta ja määrää keskusluokittain on selvitetty sekä arvioitu edelleen kaavaehdotusta valmisteltaessa.

» **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Uudenmaan liiton raportti, julkaistaan 2013.

2.6.9. Asumisen hajautuminen (2011)

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla -julkaisussa kuvataan asumisen hajautumisen ilmiötä ja sen vaikutuksia Uudella­maalla. Selvityksessä on tutkittu myös maakunnan kyläverkkoa. Lisäksi julkaisussa tarkastellaan maakuntakaavoituksen ja kuntien keinoja vaikuttaa hajarakentamiseen.

» **Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla.** Uudenmaan liiton julkaisu­ja E 118 - 2012.

2.6.10. Kulttuuriympäristöselvitys (2012)

Maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen selvitys tehtiin maakunnalle ominaisten kulttuuripiirteiden ja maisemien tunnistamiseksi, pyrkimyksenä huomioida ja yhteen sovittaa arvot muun maankäytön kanssa. Kulttuuriympäristöillä tarkoitetaan laajoja kokonaisuuksia, jotka sisältävät niin maisema-alueita kuin rakennusperintöäkin sekä näihin liittyviä muinaisjäännöksiä, maisemanähtävyyksiä ja perinnemaisemia.

» **Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt.** Uudenmaan liiton julkaisu­ja E 114 - 2012.

2.6.11. Maisemahistoriaselvitys (2011)

Selvityksessä tuotettiin paikkatietoja Uudenmaan asutus- ja maisemarakenteesta noin 1560- ja 1780-lukujen poikkileikkajankohdilta. Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan -julkaisussa avataan viime vuosisatojen asutusrakenteen kehityksen syy- ja seuraussuhteita sekä maiseman muutokseen ja säilyneisyyteen liittyviä tekijöitä. Selvitys on osa laajempaa kulttuuriympäristöselvitystä.

» **Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot.** Uudenmaan liiton julkaisu­ja E 113 - 2011.

KAAVAN TAVOITTEET



3. KAAVAN TAVOITTEET

2. vaihemaakuntakaavalla tarkistetaan, täydennetään ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevia maakuntakaavoja. Aiempien kaavojen tavoitteet pysyvät ennallaan niiltä osin kuin maankäyttömuotoja ei käsitellä 2. vaihemaakuntakaavassa.

Tavoitteet muuttuvat niiltä osin, kuin tarkistettujen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) sekä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallitusten hyväksymä maakunnan perusrakenne edellyttävät. Maakuntakaavaratkaisu välittää valtakunnalliset tavoitteet kuntakaavoitukseen ja viranomais toimintaan.

Kaavaselostuksessa keskitytään kuvaamaan niitä asioita, tavoitteita ja periaatteita, jotka muut-

tuvat 2. vaihemaakuntakaavassa aiempiin kaavoihin nähden. Arviointi tavoitteiden toteutumisesta on esitetty selostuksen luvussa 7.

3.1. Maakuntakaavan perusrakenne

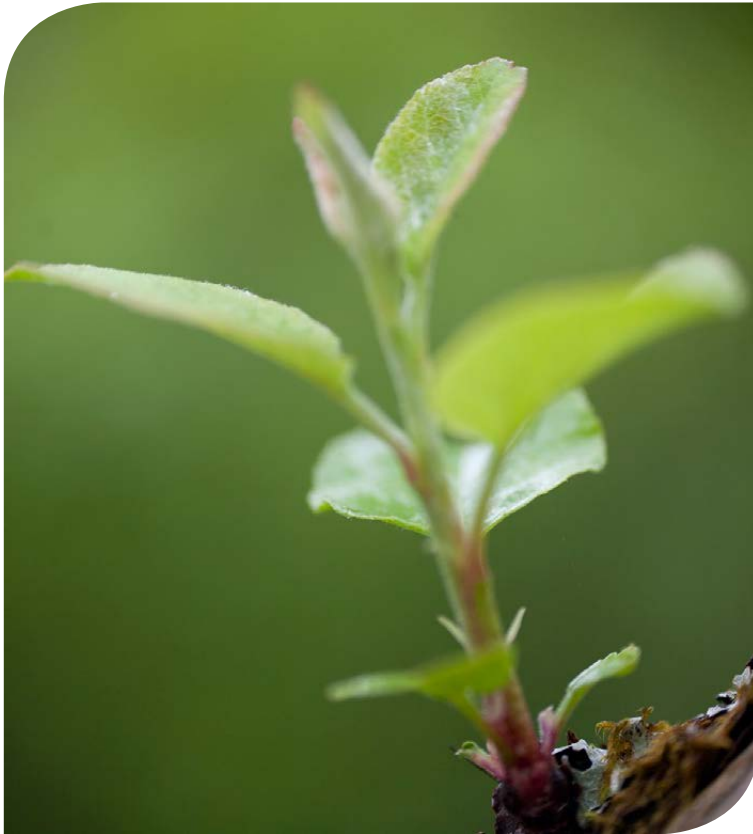
Rakennemallityöstä vaikutusten arvioinnin kautta johdettu maakuntakaavan perusrakenne hyväksyttiin Uudenmaan maakuntahallituksessa 13.12.2010 ja Itä-Uudenmaan maakuntahallituksessa 17.12.2010. Perusrakenne on sanallinen kuvaus maakuntakaavan valmistelun tahtotilasta ja keskeisistä periaatteista, jotka toimivat kaavatyön tavoitteina.

1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

- Hyödynnetään ensisijaisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta siten, että kehittämisen painopiste on liikkumisen päästöjen kannalta parhailla liikkumisvyöhykkeillä. Lisäksi maankäytön ratkaisuisa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti rakenteilla olevat Länsimetro Matinkylään ja Kehärata.
- Määritellään eheyttämisen periaatteet olemassa oleville keskuksille siten, että olemassa olevien ratojen asemanseutu ja linja-autoliikenteen laatuikäviin tukeutuvia taajamia vahvistetaan.
- Tarkistetaan tarvittaessa nykyisten maakuntakaavojen keskusverkkoa ja selvitetään mahdollisuudet supistaa nykyisiä taajamatoimintojen alueita tai vaihtoehtoisesti vaiheistaa niiden toteutusta.
- Varaudutaan uusien raideliikenteeseen tukeutuvien kasvukäytävien avaamiseen pidemmällä aikavälillä, jotta varmistetaan niiden toteuttamismahdollisuudet.
- Laaditaan maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta tukeva, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Maakuntakaavassa käsitellään seudullisen joukkoliikenteen merkittävät vaihtopaikat, liityntäpysäköinnin edellyttämät ratkaisut, raideliikenteen asemat, joukkoliikenteen laatuikävät sekä pyöräilymahdollisuuksien parantaminen.
- Turvataan osana yhdyskuntarakennetta riittävä ja hyvin saavutettava virkistysalueverkosto ja toimiva ekologinen verkosto.

2. Metropolialueen kilpailukykyyn vahvistaminen

- Edistetään valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuutta varautumalla uusien raideyhteyksien toteuttamiseen Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet osoittaa aluevaraus Helsingin seudun lentokentälle.
- Kehitetään säteittäisten liikenneyhteyksien lisäksi poikittaisia liikenneyhteyksiä.
- Hyödynnetään metropolimaakunnan kulttuuriset ja ympäristölliset erityispiirteet sekä mahdollisuudet tarjota monimuotoisia ja erilaisia elinympäristöjä.
- Tuetaan elinkeinoelämän sijoittumista toiminnan kannalta keskeisille alueille samalla parantaen työpaikkojen saavutettavuutta edistämällä niiden sijoittumista lähelle asukkaita ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan.



3. Kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

- Tarkistetaan kaupan palveluverkko Uudenmaan maakuntakaavan lähtökohdista, missä merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.
- Otetaan huomioon kaupan lainsäädännön muutokset, jotka tulee ottaa huomioon lakimuutoksen tullessa voimaan.
- Ohjataan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista, mitoitusta ja ajoittamista sitomalla ne muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

4. Kylien ja muun hajakentämisen ohjaaminen

- Otetaan huomioon hajakentämisen ohjaustarpeen erilaisuus eri seuduille, ohjaustarvetta on erityisesti Helsingin seudulla. Maakuntakaavassa annetaan suunnittelumääryksiä, joilla rakentamista pyritään ohjaamaan kyliin.
- Määritellään alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävimmät kylät ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kylien merkinnät.
- Edistetään maa- ja metsätalouselinkeinojen toimintaedellytyksiä pyrkimällä säilyttämään pelto- ja metsäalueiden eheys.

3.2. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet perusrakenteen osalta

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtioneuvoston hyväksymät tarkistettavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voi-

maan 1.3.2009 (www.ymparisto.fi/vat). VAT:en tarkistuksessa on korostettu ilmastomuutoksen hillinnän ja ilmastomuutokseen sopeutumisen haasteita alueidenkäytölle. Helsingin seutua koskevia erityistavoitteita on tarkistuksessa muutettu merkittävästi.

Kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat maakuntakaavan laadintaa, mutta erityisesti seuraavat tarkistettavat tavoitteet koskevat Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa käsiteltäviä perusrakenteen mukaisia maankäyttömuotoja:

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu (4.3.)

Erityistavoitteet

Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvittävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata. Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.

Toimivat yhteydet ja energianhuolto (4.5.)

Erityistavoitteet

Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa moottoriväylä välillä Helsinki-Vaalimaa, uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin sekä muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä.

Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen.

Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä.

Helsingin seudun erityiskysymykset (4.6.)

Erityistavoitteet

Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajakentämistä.

Alueidenkäytön suunnittelulla tuetaan olemassa olevaa kyläverkostoa ohjaamalla rakentamista kylien yhteyteen. Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää koko seudun kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla siten, että se hillitsee ilmastomuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.

Alueidenkäytössä on turvattava edellytykset metroverkoston laajentumiselle länteen ja itään. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä. Alueidenkäytössä on turvattava Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa.

KAAVAN LÄHTÖKOHDAT, MAAKUNNAN NYKYTILA JA KESKEISET MUUTOSTEKIJÄT



4. KAAVAN LÄHTÖKOHDAT, MAAKUNNAN NYKYTILA JA KESKEISET MUUTOSTEKIJÄT

Tässä vaihemaakuntakaavassa käsiteltävien teemojen nykytilaa on pitkälti kuvattu jo voimassa olevissa maakuntakaavoissa. Kaavaselostuksessa keskitytään kuvaamaan maakunnan nykytilaa ja ennusteita niiden seikkojen osalta, jotka hiljattain yhdistyneessä maakunnassa ovat muuttuneet edellisten maakuntakaavojen hyväksymisen jälkeen, tai ovat parhaillaan muutostilassa.

4.1. Aikajänne ja väestön sekä työpaikkojen kasvuarvio

Vaihekaavatyöhön ryhdyttyä Uudellamaalla oli noin 1,5 miljoonaa asukasta ja 750 000 työpaikkaa. Maakuntakaavoituksessa varaudutaan 430 000 asukkaan ja 250 000 työpaikan lisäykseen vuodesta 2009 vuoteen 2035 mennessä. Mitoituksessa on kysymys varautumisesta kasvuun, joka sisältää myös mahdollisen asumis- ja toimitilaväljyyden lisäyksen sekä vaihtoehtoisen toteuttamisjärjestyksen.

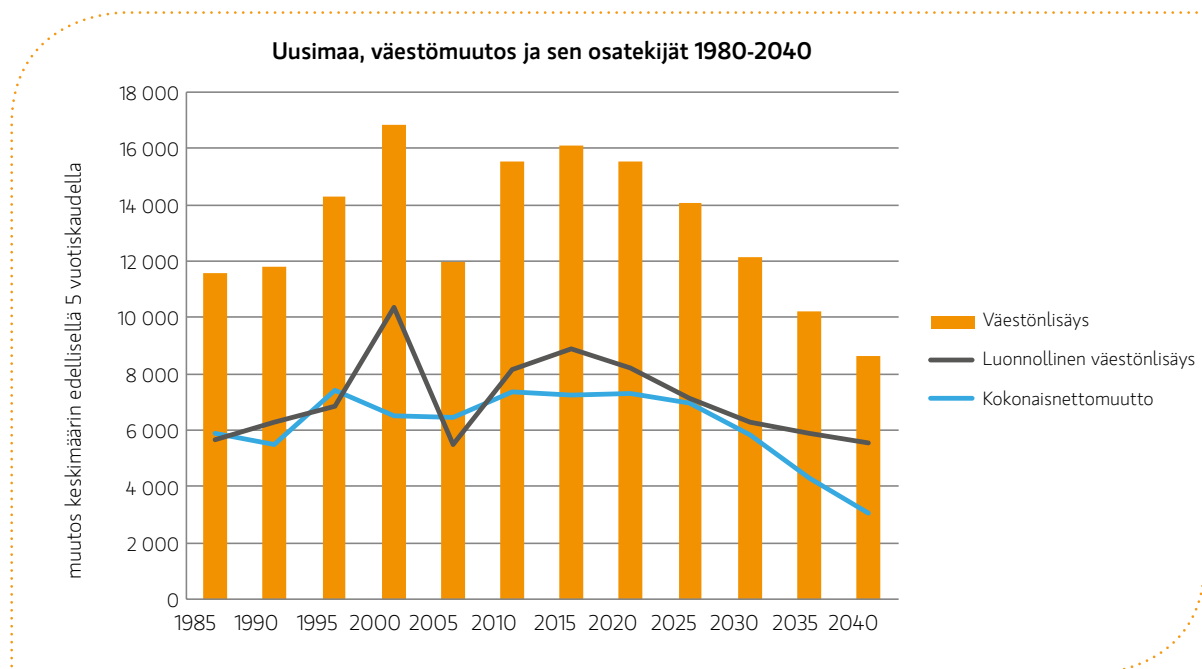
Kasvuarviot perustuvat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vuosina 2009 ja 2010 hyväksytyihin maakuntasuunnitelmiin. Entisen Uudenmaan alueella maakuntasuunnitelman lukujen taustalla on vaihtoehtotarkastelut ”Uudenmaan alueelliset väestö- ja työpaikkaprojektiot vuoteen 2035”. Itä-Uudenmaan maakuntasuunnitelman lukujen taustalla ovat Tilastokeskuksen väestöennusteet. Työ-

paikkojen määrää on arvioitu yhteistyössä kuntien ja elinkeinoelämän edustajien kanssa.

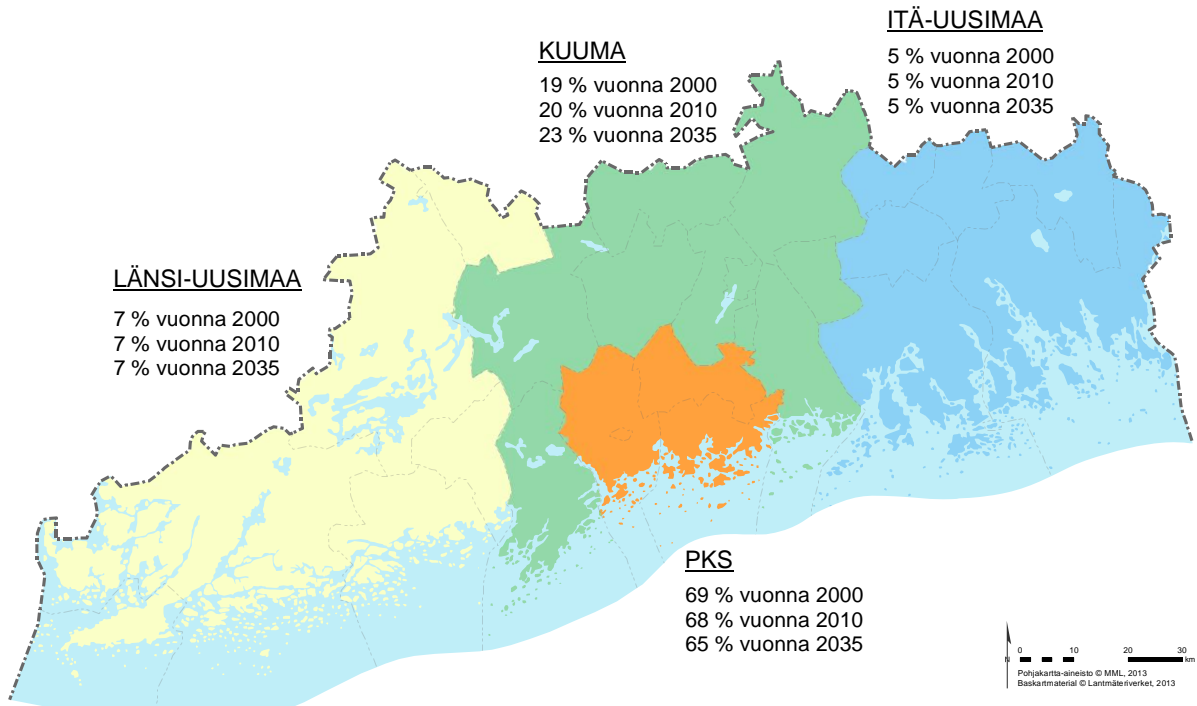
Arvioiden mukaan maakunnan väestönkasvusta huomattava osa, 195 000, aiheutuu maahanmuutosta. Yhtä suuri osuus on luonnollista väestönkasvua. Suomen sisäisen muuttovoiton osuus väestönkasvusta on vain 40 000 asukasta. Muutto liikkeen ennustaminen on hyvin vaikeaa, mutta on todennäköistä, ettei maahanmuuton kasvu pysähdy ja että merkittävä osa siitä suuntautuu Uudellemaalle.

Maakuntakaavassa ei esitetä kuntakohtaisia kasvuennusteita. Seuduittain väestönkasvun arvioidaan jakautuvan aiempien vuosien trendin mukaisesti niin, että Kuuma-seutu kasvattaa hiukan osuuttaan pääkaupunkiseudun kustannuksella, kun taas Länsi- ja Itä-Uudenmaan osuudet kasvusta pysyvät ennallaan (kuva 11). Työpaikamäärien oletetaan jakautuvan seuduittain samassa suhteessa kuin väestönkasvun. Kaupan ratkaisun suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa käytetään kuntakohtaisia karkeita väestöarvioita koska vähittäiskaupan liiketilan lisätarve mitoitetaan väestön mukaan.

➤ **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Uudenmaan liiton raportti, julkaistaan 2013.



Kuva 10. Tilastokeskuksen ennusteen muutostekijät. Lähde: Tilastokeskus ja tilastokeskuksen väestöennuste 2012



Kuva 11. Väestönkasvun jakautuminen Uudenmaan eri osissa vuosina 2000 ja 2010 sekä arvioiden mukaan vuonna 2035.

Asumisväljyys vaihtelee Uudellamaalla

Suomessa asumisväljyyttä mitataan tavallisesti kerrosneliömetreinä asukasta kohden. Uudenmaan asumisväljyys on nykyisin noin 36,6 k-m²/asukas, kun muualla Suomessa asumisväljyys on noin 40,5 k-m²/asukas. Uudellamaalla asutaan merkittävästi ahtaammin kuin muualla Suomessa, mutta myös Uudellamaalla on paljon kuntia, joissa asumisväljyys on huomattavan suuri:

Asumisväljyys vaihtelee seuduittain: Pääkaupunkiseudulla 34,9 k-m²/asukas, Kuuma-kunnissa 39,2 k-m²/asukas, Länsi-Uudellamaalla Raaseporissa 43,1 k-m²/asukas, Itä-Uudellamaalla Porvoossa 40,5 k-m² ja Loviisassa 44,4 k-m²/asukas.

Enemmän kuin asuntojen koon kasvu, asumisväljyyden kehitykseen vaikuttaa asutuskuntien koon pieneneminen. Väestön ikääntyessä yhä useampi asuu perheasunnossa yksin.

4.2. Kuntien asemakaavatilanne ja suunnitelmat

Suurimmassa osassa Helsingin seudun kuntia on runsaasti kaavavarantoja. Useissa kunnissa on yleiskaavavarantoja riittävästi seuraavan kymmenen vuoden rakentamistarpeisiin. Asemakaavavarantoja kunnissa on muutaman lähivuoden tarpeisiin. Kaavavarannot eivät kuitenkaan välttämättä ole kaupunkirakenteen tai kysynnän kannalta hyvillä paikoilla. Osalla kaava-alueista suunniteltua käyttötarkoitusta saatetaan muuttaa. Asemakaavat ovat osin vanhentuneita ja merkittävä osa pientaloalueiden vanhasta kaavavarannosta on jo osittain rakentuneilla tonteilla ja toteutuu hyvin hitaasti. Kaavoituksen on pystyttävä vastaamaan ajankohdaksiin tarpeisiin ja sille on taattava resurssit, jotta kaavavaranto vastaisi kunnan ja koko seudun tarpeisiin mahdollisimman hyvin.

Koko maakuntakaava-alueelta tehdyssä kaavavarantoselvityksessä on arvioitu valmiiden asemakaava-alueiden ja suunnitelmissa olevien alueiden riittävyttä suhteessa ennustettuun asukas- ja työpaikkamäärien lisäykseen. Valmiit asumiseen kaavoitetut asemakaava-alueet riittäisivät toteutessaan Uudellamaalla noin kahdeksaksi vuodeksi. Kuntien arvioimat, tulevaisuudessa suunnitelmissa olevat asemakaavoitettavat alueet riittävät lähes 18 vuoden tarpeeseen. Tarkastelussa on otettu huomioon

myös asumisväljyyden ennakoitu kehitys.

Uudeltamaalta tehdyssä kaavavarantoseelvityksessä on arvioitu 2. vaihemaakuntakaavan noin 430 000 asukkaan väestönkasvun vaikutuksia asuntojen rakentamistarpeeseen. Laskennallinen asumisen kerrosalatarve on seurantatietojen mukaan yhteensä noin 32 milj. k-m² vuoteen 2035 mennessä, kun otetaan huomioon sekä väestönkasvu että asumisväljyyden lisäys. Vuodelle 2035 arvioitu keskimääräinen asumisväljyys on 50 k-m²/asukas.

Voimassa olevien asemakaavojen asumiseen osoitettu kaavavaranto on yhteensä noin 11 milj. k-m², josta kunnat ovat arvioineet toteutuvan noin 9 milj. k-m² vuoteen 2035 mennessä. Näiden lisäksi kunnat ovat ilmoittaneet kaavoittavansa asumiselle uutta kerrosalaa yhteensä noin 26 milj. k-m², josta arvioivat toteutuvan noin 21 milj. k-m². Asemakaavavarannon ja kuntien suunnitelmien sisältämistä asumisen kerrosalasta on arvioitu toteutuvan yhteensä noin 30 milj. k-m², joka on vain hieman vähemmän kuin laskennallinen asuntorakentamisen kerrosalatarve 32 milj. k-m².

Vuosittaisen asuntotuotantotarpeen arvioidaan olevan noin 1,2 milj. k-m² eli noin 15 000 asuntoa. Tämän perusteella voidaan arvioida, että 9 milj. k-m² asemakaavavaranto riittää lähes kahdeksan vuoden tarpeeseen. Lisäksi kuntien suunnitelmissa olevat noin 21 milj. k-m² asumiseen riittää arvion mukaan lähes 18 vuoden tarpeeseen. Toteutuvaksi arvioidut asumisen kaavavarannot ja suunnitelmat riittävät yhteensä noin 25 vuoden tarpeeseen.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan aluevarauksissa on varauduttu 250 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä. Tämä tarkoittaa noin 13 milj. k-m² rakentamistarvetta, jos työpaikkaväljyys on noin 50 k-m²/työpaikka. Tämä mahdollistaa riittävän jouston vaikeasti ennustettavaa työpaikkarakentamista varten.

Kuntien voimassa olevissa asemakaavoissa työpaikkojen kaavavaranto on noin 21 milj. k-m². Tästä kunnat ovat arvioineet toteutuvan noin 18 milj. k-m² vuoteen 2035 mennessä. Lisäksi kunnat ovat ilmoittaneet kaavoittavansa työpaikoille uutta rakennusalaan noin 15 milj. k-m², josta kunnat ovat arvioineet toteutuvan vuoteen 2035 noin 11 milj. k-m². Yhteensä asemakaavavarannon ja kuntien suunnitelmien sisältämistä työpaikkojen kerrosalasta on arvioitu toteutuvan noin 29 milj. k-m² vuoteen 2035 mennessä. Määrä on yli kaksinkertainen laskennalliseen työpaikkojen kerrosalatarpeeseen verrattuna.

Kaavarantojen riittävydessä on kuitenkin suuria eroja kuntien välillä. Asutuksen ja työpaikkojen kasvupaine on erilainen maakunnan eri osissa. Voimassa olevat ja suunnitellut kaavavarannot eivät myöskään sijaitse aina aluerakenteen kannalta opti-

Uudenmaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa on runsaasti taajamatoimintojen alueita, joita ei ole vielä asemakaavoitettu. Maakuntakaavojen taajamatoimintojen ja keskustatoimintojen alueista (eli Helsingin keskusta) yhteensä 61 % on asemakaavoitettuja 2010 lopussa. Taajamatoiminnot mahdollistavilla alueilla asemakaavaa on eniten pääkaupunkiseudulla (77 %) ja vähiten Kuuma-seudulla (46 %). Asemakaavoitettuja alueita on myös maakuntakaavojen taajama- ja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella, erityisesti laajoilla teollisuusalueilla.

maalisesti. Kaavavarantoseelvitysten tulokset perustelevat maakuntakaavan perusrakenteen mukaista ratkaisua tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta ja hyödyntää erityisesti olemassa olevia ratakäytäviä ja vahvoja linja-autoliikenteen käytäviä.

➤ **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 109 – 2010

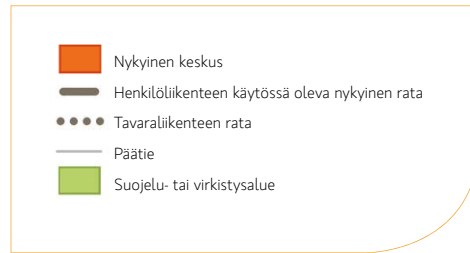
4.3. Alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytila

4.3.1. Aluerakenteen keskittyminen

Maankäytön suunnitteluun kohdistuu Uudella maalla poikkeuksellisen kovat vaatimukset metropolialueen voimakkaasta kasvusta johtuen. Pääkaupunkiseutu on Suomen metropolialueen urbaania ydintä, joka laajenee taajamavyöhykkeenä kehyskuntiin ja erityisesti pääradan suuntaan. Länsi- ja Itä-Uusimaa muodostuvat erillisten kaupunkikeskusten ja pienempien taajamien verkostosta.

Uudenmaan väestö ja työpaikat ovat keskittyneet vahvasti pääkaupunkiseudulle. Koko alueen väestöstä noin 88 % asuu 50 kilometrin säteellä Helsingin keskustasta. Kuuma-seutu eli pääkaupunkiseudun kehyskunnat ovat kasvaneet viime vuosina väestömäärältään suhteellisesti eniten, mutta määrällisesti kasvu on yhä suurinta pääkaupunkiseudulla.

Uudenmaan vaihemaakuntakaavaa on laadittu tilanteessa, jossa useita kuntaliitoksia on juuri tehty tai niitä on suunnitteilla. Kuntarakenteen muutoksilla tulee lähivuosina olemaan vaikutuksia kunnallisten palveluiden järjestämiseen. Muutokset voivat pidemmällä aikavälillä vaikuttaa sekä alue- että yhdyskuntarakenteeseen.



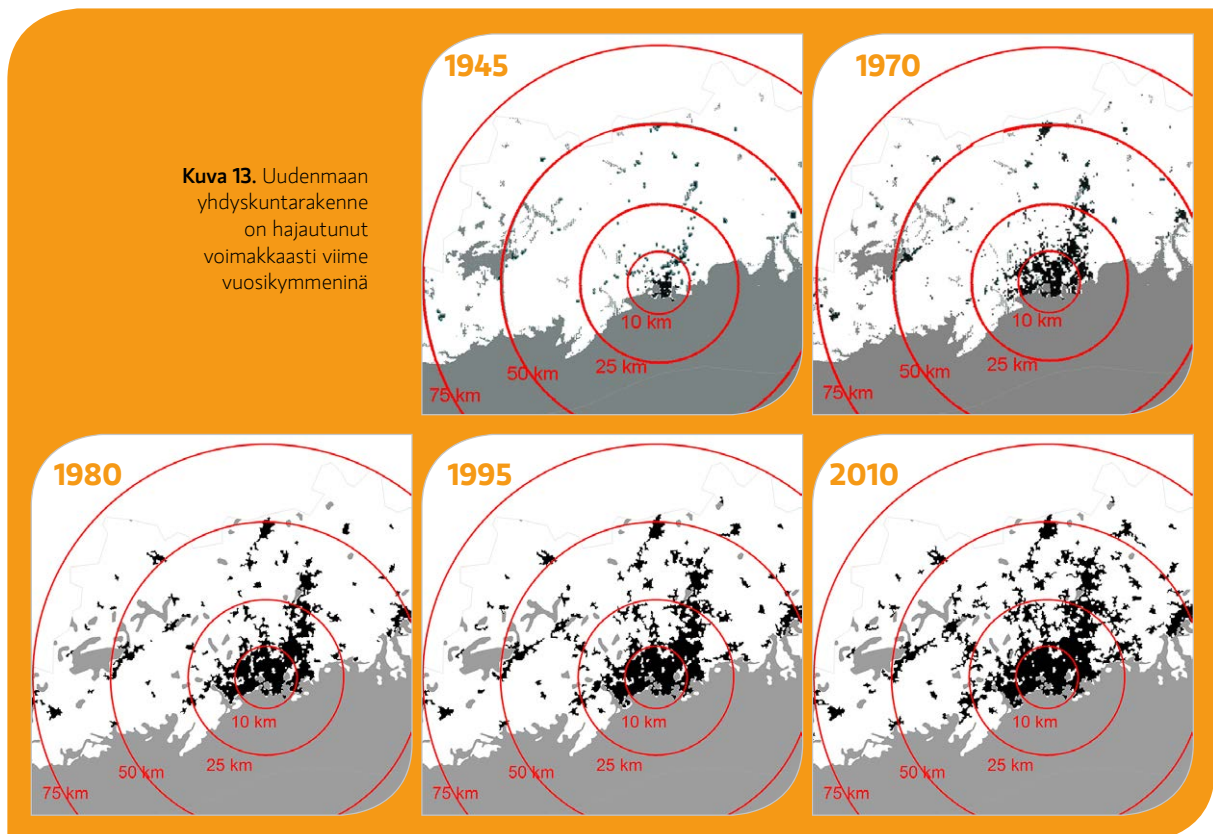
Kuva 12. Uudenmaan nykyrakenne

4.3.2. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen

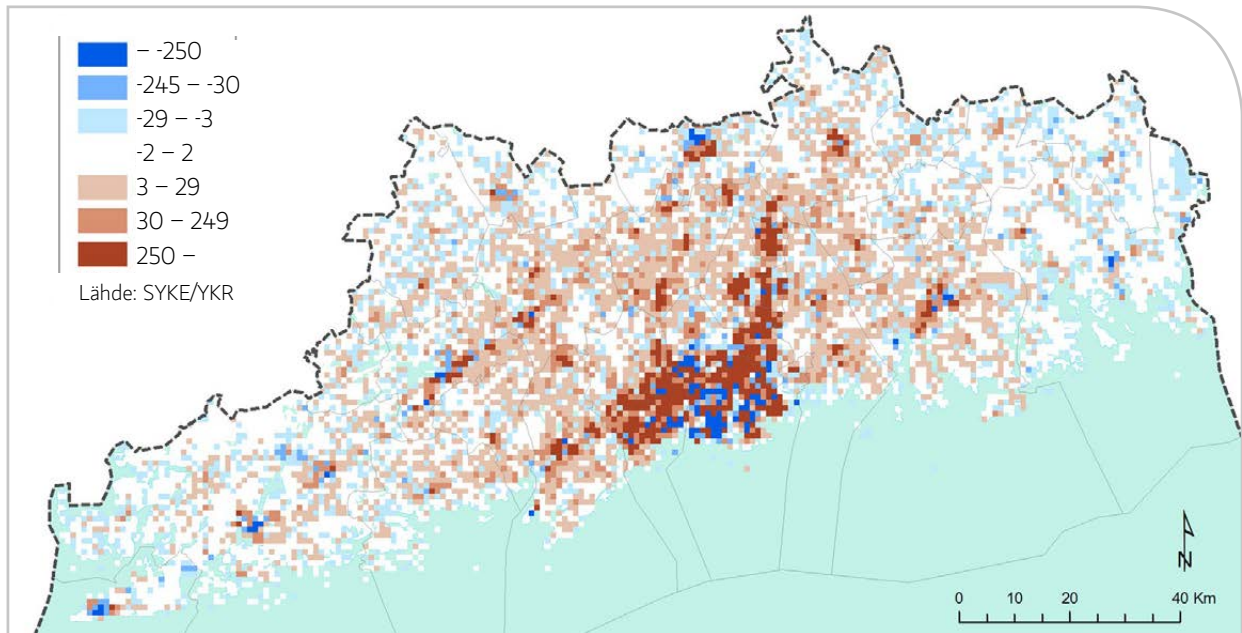
Kymmenen viime vuoden aikana pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenne on tiivistynyt samalla kun yhdyskuntarakenne on useimmissa kehyskunnissa hajautunut. Voimakkaan kasvun alueilla asunon kysyntä ja hinta, työpaikkamäärän kasvu sekä elinkeinorakenteen, erityisesti kaupan rakenteen muutokset, ovat aiheuttaneet yhdyskuntarakenteen epäsuotuisaa hajautumista. Asumisen hajautumisen ilmiötä kuvataan tarkemmin kaavaselostuksen luvuissa 4.6. ja 5.5.

Rakentamisen tiiviyyttä voidaan kuvata asukkaiden ja työpaikkojen määrällä hehtaaria koh-

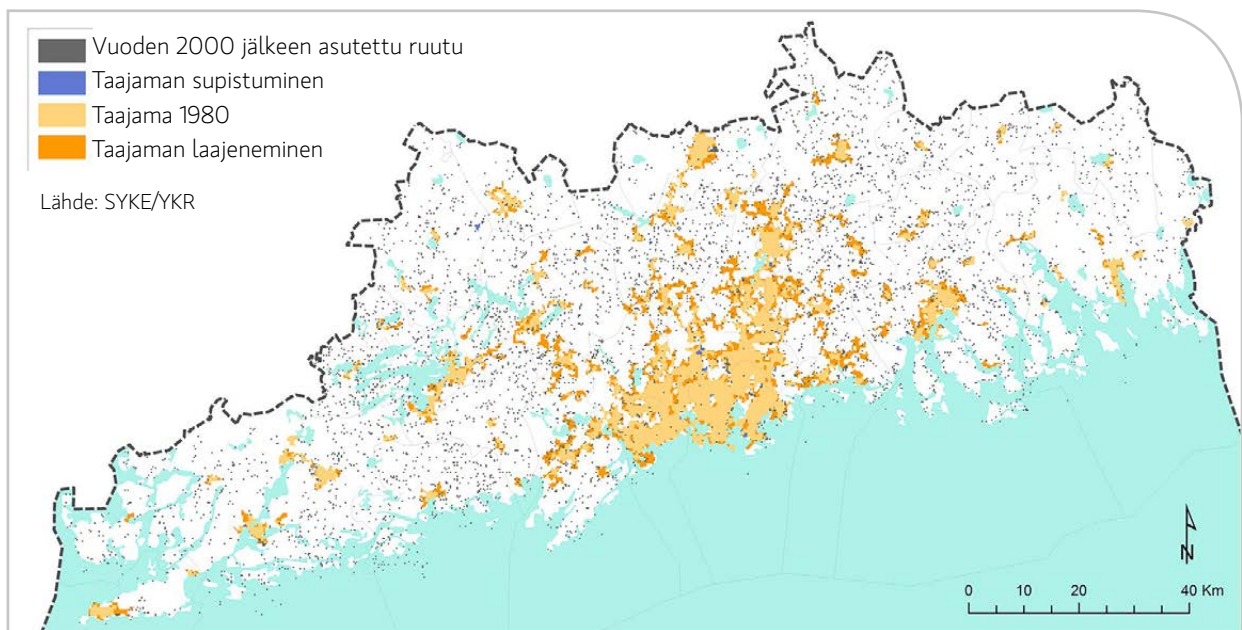
den. Tiheimmin asuttuja alueita (yli 100 as/ha) on Helsingin ydinkeskustassa sekä sen läheisyydessä metron ja ratakäytävien varsilla. Tiivistä kaupunkirakennetta (yli 20 as/ha) on lisäksi Keski-Uudellamaalla pääradan varren suurimmissa taajamissa (Kerava, Järvenpää, Hyvinkää) sekä muutamien suurimpien, vahvaan linja-autoliikenteeseen tukeutuvien taajamien ydinalueilla (Lohja, Nummela, Porvoo, Kirkkonummi). Monissa taajamissa asemakaava-alueiden tehokkuus jää alle kymmeneen asukkaaseen ja työpaikkaan hehtaaria kohden, pienissä maaseutumaisissa taajamissa paikoin alle viiteen asukkaaseen ja työpaikkaan hehtaarilla. Joukkoliikenteen katsotaan yleensä edellyttävän vähintään 20 asukasta hehtaarilla.



Kuva 13. Uudenmaan yhdyskuntarakenne on hajautunut voimakkaasti viime vuosikymmeninä



Kuva 14 A. Asukasmäärän muutos vuodesta 1980 vuoteen 2008 1 km² ruuduissa.



Kuva 14 B. Taajamat (YKR) ja niiden laajeneminen vuosina 1980–2008 sekä uudet rakennetut ruudut vuoden 2000 jälkeen.

4.3.3. Asumisen muutoksia

Maakunnan asuntotarjonnan määrä, laatu ja hintataso ovat työvoiman saatavuuden kannalta avainkysymyksiä. Helsingin seudun asuntotuotannon tavoitteena on 12 000–13 000 asuntoa vuosittain, joista vähintään 20 % tulee olla vuokra-asuntoja. Tavoite on kirjattu Helsingin seudun kuntien ja valtion yhteiseen MAL-aiosopimukseen vuosille 2012–2015. Tällä hetkellä Helsingin seudulla ei

ole pystytty tuottamaan riittävästi kohtuuhintaisia asuntoja lähellä työpaikkojen keskittymiä. Korkeat asumiskustannukset näillä alueilla heikentävät työvoiman saatavuutta varsinkin pääkaupunkiseudun palvelutyöpaikkoihin ja lisäävät autoriippuvuutta työmatkojen pidentyessä.

Asumisväljyys on kasvanut viimeisen 35 vuoden aikana Uudellamaalla noin 21 k-m²:sta vähän yli 36 k-m² /asukas. Asumisväljyyden kasvu on ollut

selvästi muuta Suomea hitaampaa. Asumisväljyys jää maan keskiarvon alle kuitenkin vain neljässä uusmaalaisessa kunnassa. Monessa maaseutumaisessa kunnassa asumisväljyys on suuri jopa koko maan tilanteeseen suhteutettuna.

Uudellamaalla rakennusten lämmitys aiheuttaa lähes 40 % kasvihuonekaasupäästöistä. Erityisesti sähkölämmitys ja yleinen sähkönkulutus ovat kasvaneet rajusti. Asumisväljyyden kasvu kasvattaa energiankulutusta vaikka rakennusten energiatehokkuus paranisi.

4.3.4. Keskusverkko

Uudenmaan keskusten vaikutusalueiden määrittämisen kannalta tärkeimpiä matkoja ovat työmatkat, päivittäistavarakauppaan suuntautuva asiointi sekä koulu- ja opiskelumatkat. Nämä matkat kuvaavat asukkaiden arjessa muodostuvaa toiminnallista aluetta.

Helsinki erottuu muista keskuksista kokonsa ja palveluvarustuksensa perusteella. Helsingin keskusta-alue on hallinnollinen ja valtakunnallinen keskus. Pääkaupunkiseudun aluekeskukset eroavat Uudenmaan muista pienemmistä keskuksista väestö- ja palvelutiheydeltään. Monipuoliset palvelut ovat hyvin saavutettavissa ja kaupan työpaikkojen osuus on korkeampi kuin muissa keskuksissa.

Hyvinkää on Kuuma-seudun merkittävin keskus ja sen vaikutusalue ulottuu myös maakuntarajan yli Riihimäen seudulle. Kuuma-seudulla myös Kerava, Järvenpää sekä Tuusulan Hyrylä ovat palveluiltaan ja työpaikkamääriltään monipuolisia keskuksia, mutta niiden vaikutusalueet ovat monelta osin päällekkäisiä. Merkittäviä seudullisia keskuksia ovat Länsi-Uudellamaalla Lohja ja Itä-Uudellamaalla Porvoo. Väestön ja palveluiden määrä sekä tiheys ovat suuria pääkaupunkiseudun ulkopuolellakin, merkittävimmissä keskuksissa. Peruspalvelut ovat näiden vaikutusalueella hyvin saavutettavissa, mutta tilaa vievän erikoiskaupan saavutettavuus on hieman huonompi.

Melko itsenäisiä keskuksia ovat myös Hanko ja Loviisa, mutta pieninä kaupunkeina niillä ei ole erityisen laajaa vaikutusaluetta. Ne sijaitsevat maakunnan reunalla ja niissä on poikkeuksellisen korkea työpaikkaomavaraisuus. Raaseporin alueella Tammisaari ja Karjaa ovat kaksi vahvaa palvelurakenteeltaan eri tavoin profiloitunutta aikaisempaa kuntakeskusta. Kuntarakennemuutos tulee vaikuttamaan pidemmällä aikavälillä myös keskusten rooliin ja kehittämiseen.

4.3.5. Liikkuminen ja liikenne

Suomen pisimmät työmatkat tehdään Uudellamaalla. Työssäkäyntialue ulottuu ainakin 100 kilometrin säteelle Helsingistä. Pitkiä työmatkoja tehdään etenkin Kuuma-seudulta. Työmatkaliik-

kenne aiheuttaa suurimmat liikennevirrat ja ruuhkahuiput, joiden mukaan liikenneinfrastruktuuri ja -palvelut mitoitetaan.

Työ- ja koulumatkat muodostavat noin kolmannuksen matkojen kokonaismäärästä. Ostos- ja asiointiliikenne muodostaa niin ikään noin kolmannuksen kaikista matkoista, mutta nämä matkat ovat keskimääräistä pidempiä. Myös vapaa-ajanmatkoja on yhtä paljon, mutta niiden osuuden ja matkojen pituuden on arvioitu kasvavan jatkossa.

Pääkaupunkiseudulla ja radanvarsikunnissa on hyvin toimiva joukkoliikennejärjestelmä. Joukkoliikenteen osuus työmatkoista on raideliikenteen varrella olevissa kunnissa noin 29 % ja kehyskunnissa noin 10 %. Pienissä taajamissa ja haja-asutusalueilla joukkoliikennettä ei juuri ole. Henkilöauto on selvästi hallitsevin ja usein myös nopein kulkumuoto kaikilla matkoilla.

Joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista on ollut jo pitkään laskussa. Palvelurakenteen muutokset ovat lisäksi heikentäneet mahdollisuuksia saavuttaa palvelut kävellen ja pyörällä. Puutteellinen pyörätieverkosto ja heikko liikenneturvallisuus vähentävät pyöräilyn houkuttelevuutta monissa Uudenmaan taajamissa.

Liikenteen ruuhkautuminen pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä, kehäteillä sekä etenkin Helsingissä on laskenut autoliikenteen nopeuksia. Pääkaupunkiseudulla myös joukkoliikenteen

Asuinpaikka vaikuttaa liikennemuodon valintaan ja päästöihin

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyyttä tutkivassa Urban Zone -hankkeessa Uudenmaan alue on jaettu erilaisiin jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin ja niille on laskettu keskimääräiset liikkumisen tunnusluvut.

Vuonna 2009 uusmaalaisista

- 33 % asui jalankulkupainotteisella vyöhykkeellä tai niiden reunavyöhykkeillä,
- 43 % asui joukkoliikennepainotteisella vyöhykkeellä ja
- 24 % autovyöhykkeillä.

Asukaskohtaisissa liikkumisen hiilidioksidipäästöissä on suuria eroja Uudenmaan eri osissa. Pienimmät päästöt ovat Helsingin ydinalueilla (alle 1 000 g/as/arkivrk) ja suurimmat taajamien ulkopuolella kehyskunnissa, paikoin jopa 5 000 g/as/arkivrk.

Liikkumisen tunnuslukuja pääkaupunkiseudulla ja muualla Uudellamaalla

- Pääkaupunkiseudulla asuva liikkuu keskimäärin 25 km päivässä, muualla Uudellamaalla asuva 40 km.
- Pääkaupunkiseudulla asuvat käyttävät liikkumiseen aikaa noin 80 minuuttia päivässä, muualla asuvat viitisen minuuttia vähemmän.
- Pääkaupunkiseudun asukkailla henkilöauton osuus matkakilometreistä on 55 % ja joukkoliikenteen 34 %. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella auton osuus on 75 % ja joukkoliikenteen 15 %.
- Lyhyitä, alle 3 km:n matkoja on 43 % kaikista matkoista. Näillä matkoilla jalankulun osuus on merkittävä ja pääkaupunkiseudulla jopa yli puolet. Alle kolmen kilometrin matkoista tehdään henkilöautolla pääkaupunkiseudulla neljännes ja muualla miltei puolet.
- Yksittäisen työmatkan keskipituus koko alueella on 16 km, ja matka kestää noin puoli tuntia. Pääkaupunkiseudun asukkailla työmatkan keskipituus on 12 km, muun Uudenmaan asukkaiden työmatka on noin 25 km.
- Pääkaupunkiseudulla työmatkoista hieman yli puolet kuljetaan henkilöautolla, joukkoliikenteellä 30 %, jalan 7 % ja pyörällä 8 %. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella henkilöautolla kuljetaan jopa enemmän kuin kaksi kolmesta työmatkasta.

ongelmana on tie- ja rataverkon ruuhkautuneisuus. Säteittäisen joukkoliikenteen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun vahvistuneeseen poikittaiseen joukkoliikenteeseen on nykyisin monilta osin heikkoa. Toimivat matkaketjut edellyttävät mm. sujuvia vaihtopaikkoja, liityntäpysäköintimahdollisuuksia ja yhtenäistä lippujärjestelmää.

Liikenne tuottaa noin 20 % Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan kasvihuonekaasupäästöistä. Tieliikennemäärien kasvaessa liikenteen päästöt ovat kasvaneet 15 % vuodesta 1990. Myös melu lisääntyy ja rajoittaa erityisesti taajamien tiivistämistä kuntakeskuksissa ja sisään tuloväylien varrella. Helsinki-Vantaan lentomelualueet voivat laajentua, jos myöhäisen illan lentojen määrä kasvaa ennusteiden mukaisesti.

Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämistarpeet liittyvät toisaalta riittävän väyläkapasiteetin ja joukkoliikennepalveluiden järjestämiseen, mutta toisaalta tarpeeseen vähentää merkittävästi liikenteen ympäristöhaittoja. Taloudellisten resurssien ja kaupunkialueilla myös tilankäytön vuoksi on yhä

vaikempaa turvata liikenteen sujuvuutta lisäämällä liikenneväylien kapasiteettia.

Kehärata ja metron laajentaminen länteen sekä myös KT 51:n jatkaminen moottoritienä Espoosta Kirkkonummelle ovat merkittäviä yhdyskuntarakenteen kehittämiseen liittyviä hankkeita, jotka ovat olleet käynnissä vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana. Liikenteen rahoitusta ollaan jatkossa ohjaamassa yhä enemmän olemassa olevan liikenneverkon ylläpitoon uusien väylien rakentamiseen sijasta. Suuria väyläinvestointeja ei ole mahdollista toteuttaa niin paljon kuin ennen.

4.3.6. Luonnonympäristöt sekä maa- ja metsätalousalueet

Ymmärrys luonnon säilyttämisen merkityksestä on laajentunut. Kyse ei ole pelkästään esteettisistä tai eettisistä syistä, vaan myös ihmisten elinolojen turvaamisesta. Monimuotoinen luonto kestää paremmin häiriöitä ja ylläpitää vakaammin ekosysteemien tuottamia palveluja, joita ovat muun muassa ravinto, puhdas vesi, energia, rakennusmateriaalit ja virkistysmahdollisuudet.

Metsillä ja vesistöillä on suuri virkistysarvo. Yhdessä peltojen kanssa ne muodostavat myös eläinten liikkumisen ja eri lajien leviämisen mahdollistavan ekologisen verkoston. Suojelualueet, virkistysalueet ja yhtenäiset, laajat metsäalueet ovat verkoston ydinalueita. Yleiseen virkistykseen soveltuvien alueiden tarve korostuu erityisesti pääkaupunkiseudulla ja kehyskuntien väestönkasvualueilla. Luonnonläheiset asuin ympäristöt ovat jo pitkään olleet vetovoimaisia, mutta tätä todennäköisesti vahvistaa entisestään uusi tieto luonnon hyvistä terveysvaikutuksista.

Muuta maakuntaa tiiviimmin rakentuneen pääkaupunkiseudun ympärillä on säilynyt useita laajoja luonnon ydinalueita kuten Nuuksio ja Siipoonkorpi. Näiden alueiden ja niiden välisten yhteyksien muodostamasta kokonaisuudesta käytetään nimeä pääkaupunkiseudun viherkehä. Ekologisen verkoston rakennetta ja toimivuutta Uudellamaalla ovat heikentäneet voimakas taajamarakentaminen ja suurten liikenneväylien estevaikutus. Ekologisen verkoston yhteyksien säilyttäminen on entistä tärkeämpää, koska ne mahdollistavat lajien siirtymistä uusille alueille ilmaston muuttuessa.

Globaalin ilmastonmuutoksen jatkuessa Uudellamaalla on odotettavissa vähitellen lämpenevä, sateisempi ja tuulisempi ilmasto, jossa sään ääri-ilmiöt yleistyvät ja esimerkiksi tulvien ajoittuminen suhteessa vuodenaikoihin muuttuu. Hulevesitulviin liittyvien riskien hallintaan on tarvetta panostaa enemmän. Merkittävimmät tulvariskit Uudellamaalla liittyvät meritulviin erityisesti Helsingin ja Espoon rannikkoalueella suuresta asukasmäärästä johtuen sekä Loviisan rannikkoalueella, jossa sijaitsee ydinvoimalaitos. Etelästä ja lounaasta puhaltavat

tuulet ulottuvat suurella voimalla paikoin pitkällekin sisämaahan etenkin lahtia pitkin.

Uudenmaan maapinta-alasta peltoa on lähes neljännes. Uudenmaan pellot ovat muuhun Suomeen verrattuna tuottoisia. Peltopinta-ala on Uudellamaalla 2000-luvulla vähentynyt muun muassa taajamarakentamisen ja paikallisesti myös hajakenttämisen seurauksena. Peltomaalla on arvoa muun muassa maataloustuotannolle, huoltovarmuudelle, luonnon monimuotoisuudelle ja maisemalle. Huoltovarmuuden ja lähiruuan tuotannon mahdollisuuksien säilyttäminen on häilyvän maailmantalouden aikana yhä tärkeämpää myös Uudellamaalla, sillä väestö on vahvasti painottunut Etelä-Suomeen.

4.4. Kilpailukyvyyn nykytila

Uusimaa kilpailee ensisijaisesti muiden kansainvälisten metropolien kanssa, ei muun Suomen kaupunkiseutujen kanssa. Uudenmaan menestyminen kansainvälisessä kilpailussa vaikuttaa koko Suomen hyvinvointiin. Uudenmaan voimassa olevat maakuntakaavat sisältävät jo keskeisten kilpailukykytekijöiden kuten asumiseen ja työpaikoille soveltuvien alueiden, satamien, lentokenttien ja liikenneväylien edellyttämät tilavaraukset.

Työpaikkojen ja asuinalueiden välinen saavutettavuus on tärkeä kilpailutekijä. Kilpailukyvyyn edistäminen tarkoittaa myös työvoiman saatavuuden kannalta tarpeellisen kohtuuhintaisen asuntotuotannon edistämistä ja hyvän elinympäristön turvaamista. Luonnonläheisyys, monimuotoinen

maisema ja kulttuuriperintö ovat erityisiä Uudenmaan vetovoimatekijöitä.

Pidemmällä aikavälillä kilpailukykyä parantavat myös hyvät kansainväliset liikenneyhteydet ja niistä ajankohtaisimmat yleispiirteistä suunnittelua vaativat hankkeet käsitellään tässä vaihekaavassa.

4.4.1. Työpaikat ja sijoittuminen

Uudellamaalla sijaitsee kolmannes koko maan työpaikoista. Koko maan bruttokansantuotteen (BKT) 38 % tulee Uudeltamaalta, kun väestöstä asuu alueella 28 %. Uudellamaalla työpaikkoja oli vuonna 2010 hieman enemmän kuin työvoimaa. Työpaikkaomavaraisuus oli 103,8 %, mutta kuntakohtaiset erot ovat suuria. Uudenmaan työpaikkakehitys on viime vuosina ollut nopeaa myös kehyskuntien taajamissa.

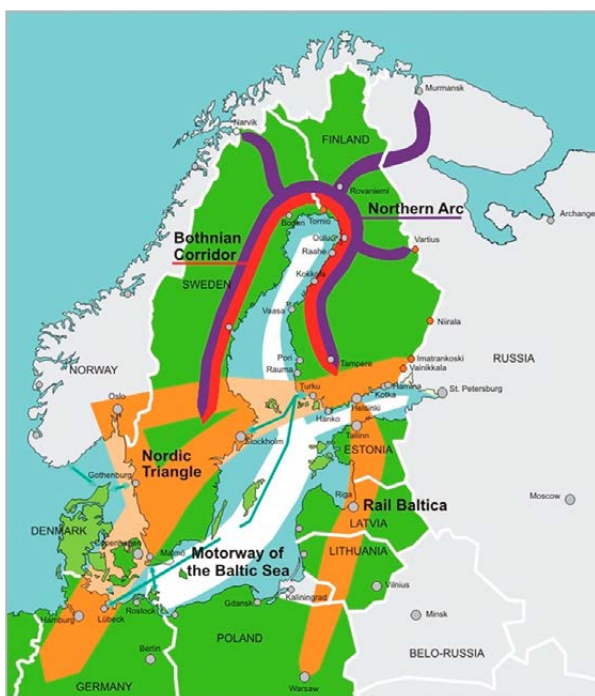
Helsingin seudun vahvoja työpaikka-alueiden kasvuyöhykkeitä ovat Espoon Keilaniemi ja Länsväylän varsi, Turun ja Hämeenlinnan moottoritien varret Kehä III:lle saakka. Vantaalla työpaikkojen kasvuyöhykkeitä ovat Kehä III:n seudut, muun muassa Aviapoliksen alue. Kuuma-seudun kuntien työpaikat ovat lisääntyneet. Teollisuus- ja varastoalueiden keskittymiä on pääkaupunkiseudulla, pääradan ja Lahdentien varrella sekä Hango-Lohja-Hyvinkää välillä. Taajamien ulkopuolella sijaitsevat satamat ja keskusvarastot sekä suuret teollisuuslaitokset aiheuttavat suuria kuljetusvirtoja. Elinkeinojen kannalta on merkittävää, että Uudellamaalla sijaitsee Suomen merkittävin kansainvälinen lentokenttä Helsinki-Vantaa ja neljä suurta satamaa.

Maakuntakaavan mahdollisuudet vaikuttaa työpaikkojen sijoittumiseen ovat melko vähäiset. Elinkeinoelämän nopeat muutokset edellyttävät maakuntakaavalta joustavuutta.

4.4.2. Lentokentät

Helsinki-Vantaan lentokenttä on Suomen lentoliikenteen keskus. Vuonna 2005 sen kautta kulki 11,1 miljoonaa matkustajaa, näistä neljännes kotimaan liikenteessä. Helsinki-Vantaan lentokenttä on Euroopan mittakaavassa merkittävä lentokenttä Aasian suuntaan matkustettaessa ja kauttakululiikenteen merkityksen arvioidaan kasvavan vahvasti. Lentoasema on myös alueen suuri työllistäjä. Haasteena on Helsinki-Vantaan lentoaseman sijainti keskellä tiivistä yhdyskuntarakennetta ja lentotoiminnan aiheuttama melu.

Uutta Helsingin seudun lentokenttää on pitkään suunniteltu korvaamaan Helsingin Malmin kenttä. Malmin kenttä sijaitsee asuntotuotannon kannalta keskeisellä alueella ja kentän vuokrasopimuksen päättyessä alue on tarkoitus ottaa taajamatoimintojen käyttöön. Malmin kentällä olevien



Kuva 15. Uudenmaan logistinen sijainti.
Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö (20.5.2009)

yksityisten ja julkisten toimijoiden tarpeet korvaavalle kentälle eivät ole kuitenkaan riittävästi täsmentyneet, jotta maakuntakaavoituksessa voitaisiin tässä vaiheessa suunnitella uuden kentän sijaintipaikkaa.

4.5. Kaupan palveluverkon nykytila

4.5.1. Kaupan rakenteen kehitys

Kaupan yleisenä kehitystrendinä on ollut keskittyminen ja palveluyksiköiden koon kasvu. Uudellamaalla sijaitsee koko maan vähittäiskaupan toimipaikoista neljännes, mutta arvioidusta kaupan kerrosalasta ja ostovoimasta Uudenmaan osuus on kolmannes. Vähittäiskauppa on siis Uudellamaalla vielä keskittyneempää kuin muualla Suomessa. Toisena kehitystrendinä on kaupallisten palvelujen siirtyminen yhä enemmän keskustun ulkopuolelle. Monet pienet päivittäistavarakaupat ovat lopettaneet kannattamattomina. Pääteiden varsiin on haakeutunut uutta palvelutarjontaa sekä tilaa vaativaa erikoiskauppa.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan selvityksestä tehdyn liikenteellisen arvioinnin mukaan muun erikoistavarankaupan matkoja tehdään arkisin puolet vähemmän kuin päivittäistavarakaupan matkoja. Tilaa vaativan erikoistavarakaupan matkoja taas tehdään kymmenen kertaa vähemmän kuin päivittäistavarakaupan matkoja. On siis tärkeää tukea erityisesti päivittäistavarakaupan verkon säilymistä mahdollisimman tiheänä ja lähellä asukkaita. Kun keskustoja vahvistetaan kaupan sijaintipaikkana, tuetaan keskustojen kehittämistä samalla monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittyminä.

Päivittäistavarakaupassa osuuttana ovat kasvattaneet hypermarketit ja isot supermarketit. Hypermarkettien koko ei kuitenkaan enää merkittävästi kasva. Kuluttajakäytön muutosten (kuten ikääntyminen, kotitalouksien koon pieneneminen) myötä asuinalueiden lähikauppojen tarve lisääntyy. Myös laadukkaiden pienmyymälöiden ja lähellä tuotetun ruoan arvostus on kasvussa.

Päivittäistavarakaupan myymälöiden myyntipinta-aloista on tietoa A.C.Nielsenin rekistereiden pohjalta, mutta muun kaupan osalta tarkkoja pinta-ala tietoja ei ole saatavilla. Päivittäistavarakaupan myymälöiden myyntipinta-ala on kaksinkertaistunut v.1980–2009. Myymälöiden määrä on kuitenkin miltei puolittunut. Kuten useimmissa muissakin peruspalveluissa, etäisyydet päivittäistavarakauppoihin ovat kasvaneet. Tällä hetkellä 83 % uusmaalaisista asuu alle kilometrin päässä päivittäistavarakaupasta. Pääkaupunkiseudulla osuus on 93 %, KUUMA-seudulla 63 %, Länsi- ja Itä-Uudellamaalla 58 %. Osuus vaihtelee huomattavan paljon kunnasta riippuen.

Erikoiskaupan myymälöiden valikoimat moni-

Keskeisiä kaupan käsitteitä

Kauppa voidaan jakaa vähittäis- ja tukkukauppaan.

Vähittäiskauppa jakautuu seuraavasti:

- **päivittäistavarakauppa** eli liike, jossa asioidaan usein ostamassa elintarvikkeita ja muita kulutustavaroita
- **kauppa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskustan alueiden ulkopuolelle**, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa
- **muu erikoistavaran kauppa** kuten esimerkiksi vaatekauppa

Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan kooltaan yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruisia vähittäiskaupan myymälää (MRL 71 a §).

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista kaupan yksikköä, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Suuryksikön koon alaraja voi olla erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olosuhteista sekä kaupan laadusta.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa kaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

puolistuvat ja myymäläkoko kasvaa. Tilaa vaativan kaupan alueet ovat profiloitumassa esimerkiksi autokaupan tai huonekalukaupan alueiksi. Alueet eivät kuitenkaan ole pelkästään tilaa vaativan kaupan alueita, vaan alueilla on myös muuta erikoiskauppa sekä päivittäistavarakauppa ja tarvatalokauppa. Keskustojen ulkopuoliset alueet ovat usein seudullisesti merkittäviä tilaa vaativan kaupan osalta, mutta voivat tarjota paikallisesti merkittäviä palveluita esimerkiksi päivittäistavarakaupan osalta. Kaupallisten keskittymien merkitys on koko maassa kasvanut ja kasvaa edelleen, kun taas irrallaan olevien myymälöiden asema heikenee. Päivittäistavarakauppojen ja vetovoimaisen erikoiskaupan sijoittuminen keskustun yhteyteen parantaa molempien toimintaedellytyksiä.

Viimeisten viidentoista vuoden aikana vähittäiskaupan ostovoima on kasvanut koko maassa vuoden 2009 notkahdusta lukuun ottamatta usean prosentin vuosivauhdilla. Uudellamaalla ostovoiman kasvu on ollut hieman muuta maata nopeampaa; noin 4 % vuosivauhtia. Ostovoima vaihtelee Uudellamaalla kunnittain ja on pääkaupunkiseudulla keskimääräistä korkeampi. Pitkän aikavälin



ennusteen mukaan ostovoiman kasvu jatkuu, mutta tähänastista hitaammin.

Verkkokauppa on voimakkaasti kasvanut erityisesti informaatiotuotteiden ja aineettomien hyödykkeiden kaupassa. Vuonna 2011 verkkokaupassa käytettiin tavarastoihin noin 10 % vähittäiskaupan myynnistä Suomessa. Maakuntakaavan kaupantoituksen kannalta olisi tärkeää tietää, kuinka paljon verkkokauppa muuttaa liiketilän lisätarvetta. Tutkimuksia ja arvioita ei tästä vielä ole julkaistu. Suuressa mittakaavassa verkkokauppa ei vielä näytä vaikuttaneen liiketilän määrään. Vaikka verkkokauppa on 2000-luvulla kasvanut nopeasti, on myös liiketilämäärä ollut voimakkaasti kasvussa.

Liiketilän kokonaismäärästä Uudellamaalla ei ole ollut saatavissa yhtenäisiä tietoja vaan sitä on arvioitu useiden eri lähteiden pohjalta. Maakuntakaavatyötä varten liiketiloja on kartoitettu keskustoissa, vähittäiskaupan suuryksikköalueilla sekä muilla kaupan alueilla. Uudellamaalla on liiketilaa noin 4,7 miljoonaa $k-m^2$. Tästä 3,2 miljoonaa $k-m^2$ sijoittuu pääkaupunkiseudulle ja 1,5 miljoonaa $k-m^2$ sen ulkopuolelle.

4.5.2. Kauppa voimassa olevissa maakuntakaavoissa

Voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa merkitykseltään seudullinen kauppa suunnataan ensisijaisesti keskusta-alueille. Lisäksi voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on osoitettu taajamatoimintojen alueilla sijaitsevat seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt.

Uudenmaan maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköihin ei

Myymlä rakenne Uudellamaalla

Uudellamaalla on yhteensä noin **800 päivittäistavaramyymälää** (taulukko A). Näistä 62 % sijaitsee pääkaupunkiseudulla 20 % KUUMA-seudulla, 11 % Länsi-Uudellamaalla ja 7 % Itä-Uudellamaalla. Valtaosa päivittäistavaramyynnistä (67 %) toteutuu pääkaupunkiseudulla.

Päivittäistavaramyymälöistä lähes 70 % on pinta-alaltaan pieniä eli alle 400 kerrosneliömetrin myymälöitä. Kokonaispinta-alaltaan yli 2 000 kerrosneliömetrin myymälöitä on yhteensä 8 % ja eniten niitä on pääkaupunkiseudulla. Suurin osa päivittäistavaramyynnistä tehdään näissä isoissa supermarketeissa (38 % myynnistä), kun pienten päivittäistavaramyymälöiden osuus myynnistä on 24 %.

Uudellamaalla on noin **5 200 erikoiskaupan myymälää** (taulukko B), joista melkein joka neljäs on paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymälä ja loput muuta erikoiskauppaa. Myös erikoiskaupan myymälöitä oli eniten pääkaupunkiseudulla (noin 70 %). Erikoiskaupan myynnistä toteutui pääkaupunkiseudulla suhteessa vielä enemmän, 78 % kaikesta myynnistä. Helsingin osuus maakunnan erikoiskaupan myynnistä oli 44 %.



voi sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa Espoon Lommilaa lukuun ottamatta. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa rajoitusta päivittäistavaran kaupan sijoittumisesta ei ole. Uudenmaan maakuntakaavassa on määritelty seudullisesti merkittävän erikoistavaran kaupan koon alaraja seuraavasti: ”Ellei selvityksin muuta osoiteta, alaraja on pääkaupunkiseudulla 10 000 k-m² ja muualla Uudellamaalla 5 000 k-m²”. Päivittäistavarakaupan seudullisuuden alaraja tulee määritellä aina erikseen vaikutusten arvioinnin perusteella. Voimassa olevaan Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan ei ole erikseen määritetty vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajaa, joten se on sama kuin maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukainen vähittäiskaupan suuryksikön raja 2 000 k-m².

Lähes kaikki voimassa olevien maakuntakaavojen suuryksikköalueet ovat jo alkaneet toteutua monipuolisina kaupan keskittyminä. Yleis- ja asemakaavojen pohjalta tehdyn arvion perusteella näillä suuryksikköalueilla on mahdollisuus rakentaa runsaasti lisää vähittäiskauppaa. Yleiskaavoissa ei yleensä ole määrätty vähittäiskaupan enimmäismitoitusta. Tarkkaa tietoa kaupan asemakaavavarannoista on ollut vaikea määrittää. Voimassa olevat yleiskaavat ohjaavat edelleen usean maakuntakaavan suuryksikköalueen asemakaavoitusta.

Vuoden 2011 alussa tehdyn tarkastelun mukaan suuryksikköalueilla oli tiedossa olevia kaupan hankkeita runsaasti. Kaikista kaupan hankkeista ei kuitenkaan saada tietoja. Kaikki hankkeet eivät myöskään ole kaavojen mukaisia tai eivät jostain muusta syystä tule toteutumaan.

Uudenmaan maakuntakaavassa olevaa kehäkaupungin kehittämisyöhyke -merkintää on käytetty osoittamaan Helsingin seudulla kehämääsiin liikenneväyliin tukeutuvaa voimakkaan maankäy-

tön muospaineen alaista aluetta, jolle voidaan sijoittaa myös kaupallisia palveluita. Vyöhykkeelle on sijoittunut erityisesti tilaa vaativaa kauppaa. Maankäytön kehittäminen liikenteellisessä solmukohdassa -merkinnällä on osoitettu liikenneväylien risteyskohtiin sijoitettavia alueita, joille kohdistuu maankäyttöpaineita sekä tarvetta liikennettä ja kuljetuksia palvelevien toimintojen kehittämiseksi varsinaisen taajama-asutuksen ulkopuolella. Yleiskaavoissa on voitu tutkia tilaa vaativan kaupan sijoittumista näille alueille.

4.5.3. Maankäyttö- ja rakennuslain muutos

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) muuttui keväällä 2011 kaupan sääntelyn osalta. Tämä on ollut yksi keskeinen syy käsitellä kaupan asioita 2. vaihemaakuntakaavassa. Tilaa vaativa erikoistavaran kauppa (nk. TIVA), kuten autokauppa, rautakauppa ja huonekalukauppa, tulee suuryksiköiden ohjauksen piiriin 16.4.2015 alkaen.

Lain mukaan maakuntakaavassa tulee

- määritellä vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajat
- osoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus, joka koskee soveltuvin osin myös keskusta-alueita

Koska MRL:n 71 a §:n suuryksikön määritelmää tullaan siirtymäkauden jälkeen soveltamaan myös paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan, tulee myös tämä kauppa huomioida maakuntakaavoissa.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen, mitoitus ja ajoitus on sidottava muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen. MRL:n sisältövaatimusten mukaan suunnitellulla maankäytöllä ei saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kau-

pallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Alueelle sijoitettujen palveluiden tulee olla mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Lisäksi maakuntakaavoituksessa on edistettävä sellaisen myymäläverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. (MRL 71 b §).

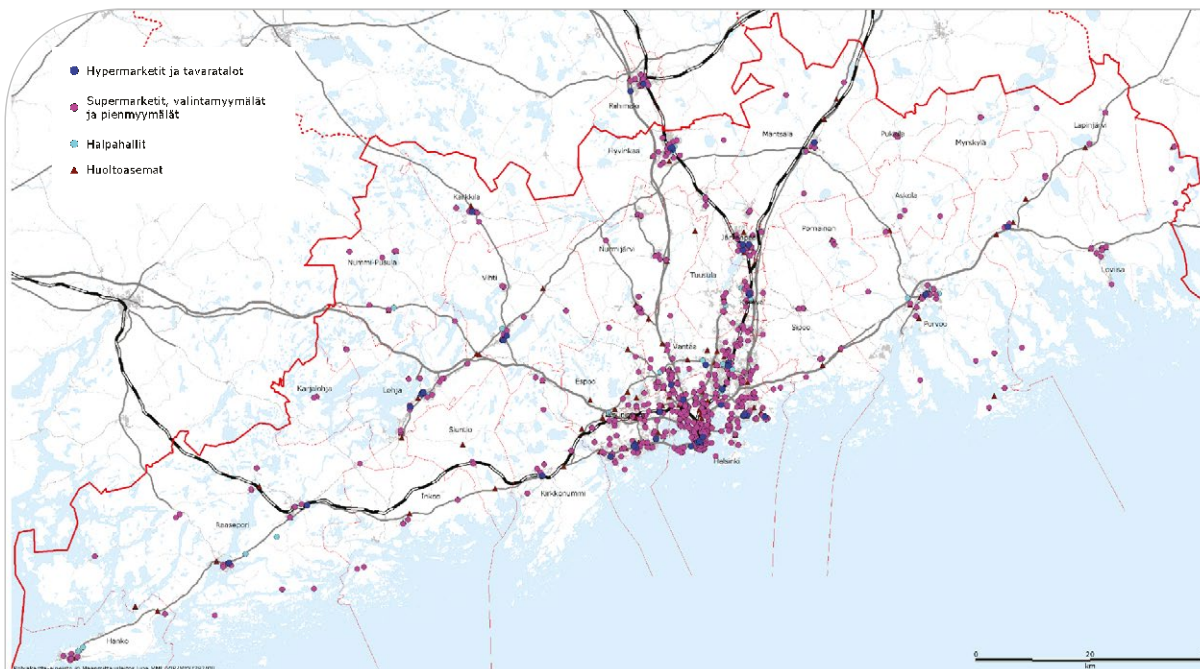
MRL:n muutokseen liittyvän siirtymäsäännöksen 71 a § mukaista vähittäiskaupan suuryksikön määrittelyä sovelletaan paljon tilaa vaativan erikoistava-

ran kauppaan 16.4.2015 alkaen. Siirtymäkauden jälkeen sellaisen yleis- tai asemakaavan hyväksyminen, joka mahdollistaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen paljon tilaa vaativalle erikoistavaran kaupalle maakuntakaavan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle edellyttää, että maakuntakaavassa on vähittäiskaupan suuryksikön mahdollistava merkintä. Tämän vuoksi on tärkeää käsitellä kaupan palveluverkko Uudenmaan maakuntakaavassa.

Taulukko A.

Myymälät vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland Oy).

	Hypermarket	Tavaratalo	Supermarket		Valintamyymälä		Pienmyymälä	Erikoismyymälä	Kaupahalli	Yhteensä
			Iso (> 1000m ²)	Pieni (400-999m ²)	Iso (200-399m ²)	Pieni (100-199m ²)				
Pääkaupunkiseutu	16	15	69	46	147	58	53	91	2	497
Helsingin seudun kehysalue	12	3	28	19	40	15	16	26	0	159
Länsi-Uusimaa	3	4	16	9	29	9	11	10	0	91
Itä-Uusimaa	1	2	7	6	18	9	9	6	0	58
Selvitysalue yhteensä	32	24	120	80	234	91	89	133	2	805



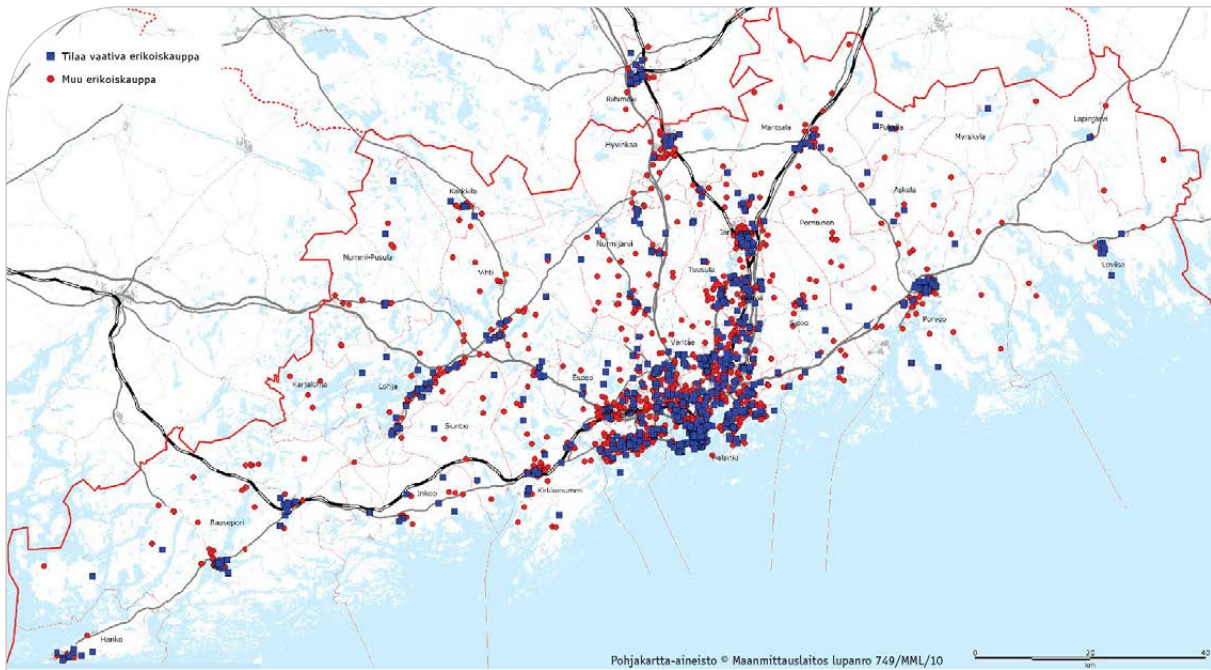
Kuva 16. Päivittäistavaramyymälät laajan tavaravalikoiman myymälät ja huoltoasemat vuoden 2007 lopussa (A.C.Nielsen Finland OY)

Lähde: Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisu E 111 - 2010

Taulukko B.

Erikoiskaupan myymälät vuonna 2006 (Tilastokeskus).

	Tilaa vaativa erikoiskauppa				Muu erikoiskauppa			
	Huonekalu- kauppa	Kodin- ja tie- toteikka- kauppa	Rauta- kauppa	Muu tilaa vaativa kauppa	Alkot, apteekit ym.	Muoti- kauppa	Muu eri- koiskauppa	Yhteensä
Pääkaupunkiseutu	119	334	252	94	262	611	1887	3559
Helsingin seudun kehysalue	31	77	89	35	65	115	516	928
Länsi-Uusimaa	14	35	49	19	34	56	229	436
Itä-Uusimaa	7	27	33	13	22	44	141	287
Selvitysalue yhteensä	171	473	423	161	383	826	2773	5210

**Kuva 17.** Erikoiskaupan myymälät vuonna 2006 (Tilastokeskus).

Lähde: Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisu E 111 - 2010

4.6. Kylien ja hajarakentamisen nykytila

Maakunnan seudut ovat sijaintinsa takia luonteeltaan erilaisia. Pääkaupunkiseutu on tiiviisti rakennettua, reuna-alueet Itä- ja Länsi-Uudellamaalla taas maatalousvaltaisia ja vielä verraten harvaan asuttua. Kuuma-seutu puolestaan on näiden vaihtumisvyöhyke ja kasvupaineet ovat siellä suurimmat pääkaupunkiseudun läheisyydestä johtuen.

4.6.1. Asuminen asemakaava-alueiden ulkopuolella

Maaseutuun liittyvien elinkeinojen säilyminen kannattavina ja elinvoimaisina on olennaista muun muassa maakunnan ruoantuotannon omavaraisuuden näkökulmasta, ja niillä vahvistetaan osaltaan maakunnan kilpailukykyä. Elinkeinonharjoittamiseen liittyvä maaseuturakentaminen on kuitenkin määrällisesti vähäistä ja eri asia kuin se asemakaava-alueen ulkopuolinen asuntorakentaminen, joka erityisesti Helsingin seudulla uhkaa hajauttaa yhdyskuntarakennetta.

Useampi kuin joka kymmenes (11 %) uusmaalaisista asuu asemakaava-alueen ulkopuolella. Osuus on kasvava, sillä viimeisten kahdeksan vuoden aikana asemakaava-alueen ulkopuolelle on sijoittunut noin 13 % väestönkasvusta. Hajaantuminen on määrällisesti suurinta Kuuma-seudulla. Siellä lähes neljännes väestönkasvusta, eli noin tuhat asukasta vuosittain muuttaa asemakaava-alueen ulkopuolelle. Suhteellisesti suurinta asemakaava-alueiden ulkopuolinen väestönkasvu on Itä-Uudellamaalla, tällä hetkellä kolmannes seudun kasvusta. Asukasmäärin Itä-Uudenmaan haja-asutuksen kasvu ei kuitenkaan ole suurta.

4.6.2. Asuminen kylissä

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa on 139 kylää. Noin prosentti Uudenmaan väestöstä asuu kilometrin säteellä näistä kylistä, 4 % kahden kilometrin säteellä. Liikennemäärien kannalta ei ole merkittävää eroa, asutaanko kylässä vai sen ulkopuolisella haja-asutusalueella. Vain joka viidennessä maakuntakaavan kylässä on päivittäistavarakauppa. Riittävän suurissa kylissä on kuitenkin mahdollisuudet säilyttää palvelut ja luoda edellytykset niiden parantamiselle tulevaisuudessa. Ainakin kylä voi muodostaa läheiselle taajamalle tarpeellista täydentävää asiakaskuntaa ja parantaa siten palveluiden säilymisen edellytyksiä lähitaajamassa.

Muuttajia haja-asutusalueelle houkuttelevat muun muassa maaseudun rauha, luonnonläheisyys, asumisen väljyys ja halvemmat tontit. Kuntien tonttitarjonta asemakaava-alueilla ei aina vastaa kysyntää määrältään tai laadultaan.

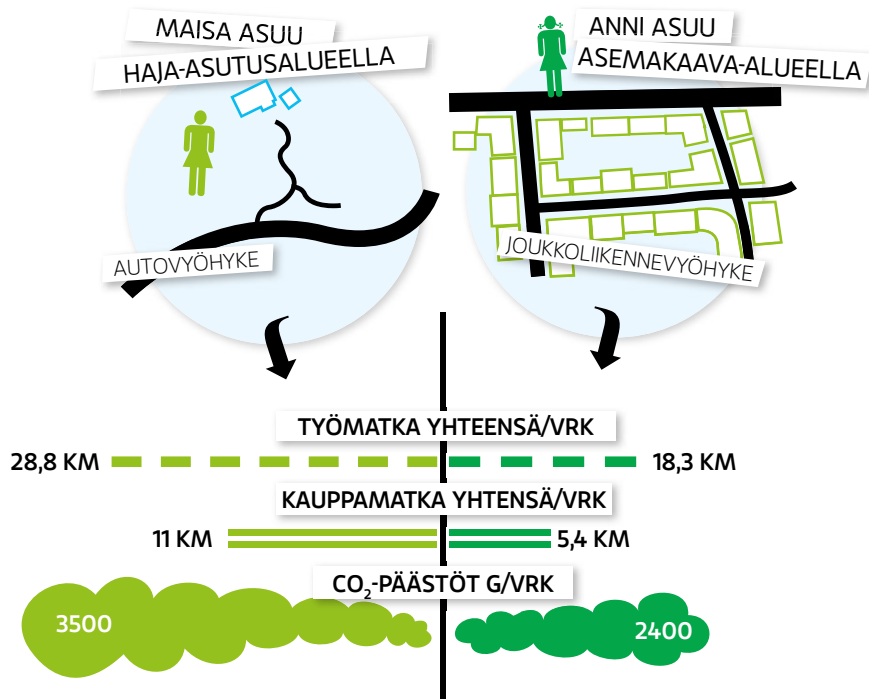
Monimuotoisten asumisvaihtoehtojen tarjonta on maakunnan tärkeä kilpailukykytekijä. Maakuntakaavatyön ensisijainen tavoite on turvata monipuoliset asumisen mahdollisuudet eriluonteisissa taajamissa ja niiden keskustoissa. Tavoitteena on kuitenkin myös haja-asutusalueelle houkuttelevien tekijöiden ja tiiviimmän rakentamisen hyötyjen yhdistäminen kylissä. Asumismahdollisuuksien lisäksi kylät ovat myös maaseudun identiteettitekijä, kulttuurinen voimavara ja paikoin osa matkailutarjontaa.

Luonteeltaan kylät ovat nyt ja jatkossakin keskenään erilaisia ja vaihemaakuntakaavassa keskitetään tunnistamaan maakunnan aluerakenteen kannalta merkittävät kylät. Uusia kyliä ei ole tarpeen osoittaa vaan vahvistaa nykyisiä monipuoliseksi asumisen ja palveluiden keskittymiksi.

Selvityksen mukaan puolet voimassa olevien maakuntakaavojen kylistä on yli 300 asukkaan kyliä. Yli tuhannen asukkaan kyliä on vain seitsemän ja näistä moni sijaitsee pääkaupunkiseudulla ja ne ovat osittain jo asemakaavoitettuja. Pienimmät kylät sijaitsevat Uudenmaan rannikolla ja saaristossa, jossa on pienimmillään muutaman asukkaan kyliä. Maakuntakaavojen kylät eivät ole muita asemakaava-alueiden ulkopuolisia asuttuja alueita tehokkaammin rakennettuja.

Kylän tarkastelualueena on käytetty 12,6 km²:n aluetta (neljä kilometriä halkaisijaltaan oleva ympyrä). Alueen laajuudella on haluttu varmistaa, että eri muotoisten kylien (raitti- ja ryhmäkylät) keskeisin asutustihentymä tulee huomioitua tarkastelussa kokonaisuudessaan. Tarkastelualue on laaja, mutta neljää kilometriä voidaan kuitenkin pitää maaseutuolosuhteissa vielä jonkinlaisena kävely- ja pyöräilymatkana kylän laidalta toiselle – tai kahden kilometrin matkaa kylän keskuksessa mahdollisesti sijaitseviin palveluihin.

Kuva 18.
 KUUMA-seudulla lähes neljännes väestönkasvusta, eli noin tuhat asukasta vuosittain muuttaa asemakaava-alueen ulkopuolelle.



Luvut ovat keskiarvoja.

Kuva 19. Asemakaava-alueiden ulkopuolella asuvien keskimääräinen työmatkan pituus yhteen suuntaan on noin 30 kilometriä. Asemakaavoitetuilla alueilla asuvien työmatka sen sijaan on selvästi lyhyempi; keskimäärin alle 20 kilometriä. Asemakaava-alueiden ulkopuolella asuvien liikkumisen hiilidioksidipäästöt ovat keskimäärin noin puolet (50 %) suuremmat kuin asemakaava-alueilla asuvilla.

KAAVARATKAISUN ESITYSTAPA, SISÄLTÖ JA TULKINTA



5. KAAVARATKAISUN ESITYSTAPA, SISÄLTÖ JA TULKINTA

5.1. Kaava-asiakirjat ja kaavamerkinnot

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava koostuu kaavakartasta, merkinnöistä ja määräyksistä sekä kaavaselostuksesta, jossa kuvataan kaavaratkaisun keskeiset periaatteet. Lisäksi kaavaan kuuluu kartta kumottavista merkinnöistä. Kaavakartta, kartta kumottavista merkinnöistä sekä merkinnät ja määräykset ovat vahvistettavia asiakirjoja. Kaavaselostusta ja sen liitekarttoja ei vahvisteta.

5.1.1. Kartat

Kaavakartan mittakaava on 1:150 000. Pääkaupunkiseudun kaavaratkaisu on luettavuuden parantamiseksi osoitettu myös kaavakarttaan liitetyllä 1:100 000 mittakaavaisella osasuurenoskartalla.

Voimassa olevista maakuntakaavoista kumottavat merkinnät osoitetaan erillisellä vahvistettavalla kartalla, jonka mittakaava on 1:150 000.

Kaava-aineistoon kuuluu lisäksi 1:150 000 mittakaavainen epävirallinen yhdistelmäkartta kaikista voimassa olevista kaavoista 2. vaihemaakuntakaavan vahvistamisen jälkeen. Sen tehtävänä on havainnollistaa kokonaiskaavatilannetta, joka koostuu useista, eri aikaan vahvistuneista maakuntakaavoista.

Liitekartat ovat keskeinen osa kaavaselostusta. Niiden tehtävänä on selvittää ja taustoittaa kaavaratkaisua.

- **Selventävillä liitekarttoilla** esitetään erillään tiettyjä merkintäkokonaisuuksia vahvistettavasta kaavakartasta ja / tai voimaan jäävistä kaavoista. Tällainen on esimerkiksi liitekartta 8, jossa havainnollistetaan 2. vaihekaavan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja voimassa olevien kaavojen valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden muodostama kokonaisuus. Myös viherjärjestelmän muutoksia kuvaava liitekartta 10 on tällainen selventävä liitekartta.
- **Taustoittavilla liitekarttoilla** esitetään muun muassa kaavan valmistelussa käytettyä taustatietoa, esimerkiksi selvitysten tuloksia aiheista, joita ei käsitellä kaavassa kokonaisuutena. Tällainen on esimerkiksi liitekartta 12; selvitystulos maatalouden kannalta hyvistä ja yhtenäisistä peltoalueista.

Liitekartat esitetään A4- ja A3-pienennöksinä jotka eivät ole mittakaavassa. Kaikki 2. vaihemaakuntakaavan liitekartat ovat oikeusvaikutuksettomia karttoja eli niitä ei vahvisteta. Maakuntavaltuuston hyväksymättä jättämä Östersundomin alue on osoitettu rajauksella kaavaselostuksen liitekarttoilla.

5.1.2. Kaavamerkinnot, suunnittelumääräykset ja kehittämisuositukset

2. vaihemaakuntakaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viivamerkintöjä sekä ominaisuusmerkintöjä ja kehittämissperiaatemerikintöjä.

Aluevarausmerkinnöillä osoitetaan alueen pääasiallinen käyttötarkoitus ja ne ovat toisensa poissulkevia siten, että samalla alueella ei voi samanaikaisesti olla voimassa kahta eri aluevarausmerkintää. Esimerkiksi taajamatoimintojen alue on aluevarausmerkintä.

Aluevarauksiin rinnastettavia **kohdemerkintöjä** käytetään kaavan mittakaavaan nähden pieniä alueita osoitettaessa tai kun tarkemman aluerajauksen määrittely on tarkoituksenmukaista vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kohdemerkintöjä käytetään esimerkiksi pienialaisten liityntäpysäköintipaikkojen sekä kunnan suunnittelussa tarkemmin rajattavien kylien osoittamisessa. Jos kohdemerkintä sijoittuu aluevarausmerkinnän päällä, sitä koskevat myös aluevarausmerkinnän suunnittelumääräykset.

Viivamerkinnöillä esitetään esimerkiksi liikenneyhteyksiä ja yhdyskuntateknisiä verkostoja.

Ominaisuusmerkintää käytetään osoittamaan niitä vähintään maakunnallisesti merkittäviä osaluueiden erityisominaisuuksia, joiden säilyttäminen halutaan turvata tai joiden asettamat reunaehdot on otettava huomioon alueiden käyttöä suunniteltaessa. Ominaisuusmerkintää käytetään muun muassa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) osoittamisessa. Ominaisuusmerkintä voi olla päällekkäinen muiden kaavamerkintöjen kanssa. Aluevarausmerkintä osoittaa pääasiallisen maankäytön mutta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon myös ominaisuusmerkinnät suunnittelumääräyksineen.

Kehittämissperiaatemerikinnöillä ja niihin liitetyillä määräyksillä osoitetaan ensisijaisesti alueita ja yhteyksiä, jotka ovat merkittäviä maakunnan tavoitellun kehityksen kannalta, mutta joita ei maakuntakaavan esitystarkkuuden, suunnittelutilanteen keskeneräisyyden tai muun vastaavan syyn takia ole tarkoituksenmukaista osoittaa selkeästi kohdennettuna aluevarauksena tai viivamerkintänä kartalla. Kehittämissperiaatemerikintä voi olla päällekkäinen aluevarausmerkinnän ja ominaisuusmerkinnän kanssa. Kehittämissperiaatemerikintöjä ovat muun muassa tiivistettävä alue, taajamatoimintojen alueen ja työpaikka-alueen käyttöönottojärjestystä osoittavat reservialuemerkinnät sekä liikenteen yhteystarvemerkintä.

Edellisten lisäksi kaavakartalla käytettyjä muita merkintöjä ovat piirtämistekniset kaava-alueen ja kuntien rajaviivamerkinnot. Pohjakarttana käytetään Maanmittauslaitoksen maastokarttaa 1:100 000 (05/2012), josta tulee myös kartalla esitettävä nimistö.

Maakuntakaavassa käytetään kaavamerkintöihin liittyviä **suunnittelumääräyksiä**. Suunnittelumääräyksillä ohjataan ensisijassa kuntien kaavoitusta ja muuta eri viranomaisten alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua ja ne liittyvät yksityiskohtaisempaa suunnittelua sekä muuta viranomais-toimintaa koskeviin oikeusvaikutuksiin. Suunnittelumääräyksellä voidaan ohjata maakuntakaavaa toteuttavien toimenpiteiden keskinäistä ajoitusta, alueiden käyttöönottojärjestystä tai määritellä näiden perusteet yksityiskohtaista suunnittelua varten. Toteuttamisen periaatteita ja ajoitusta ohjataan esimerkiksi raide-liikenteeseen tukeutuvan asemanseudun kehittämisalueen suunnittelumääräyksellä. Suunnittelumääräyksellä ei kuitenkaan voida velvoittaa kuntaa tai muuta viranomaista maakuntakaavaa toteuttavan suunnittelun aloittamiseen. Kaavamääräykset ovat luonteeltaan ehdollisia eli ne ohjaavat suunnittelua vain siinä tapauksessa, että kyseisen alueen suunnitteluun muuten ryhdytään.

Varsinaisten määräysten lisäksi annetaan myös **kehittämissuosituksia**, jotka koskevat laajoja aluekokonaisuuksia. Kehittämissuosituksilla ei ole suoraan maankäytön suunnittelua sitovia oikeusvaikutuksia. Suositukseen on kirjattu maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista tukevia toimenpiteitä ja kehityspolkuja. Tällainen on esimerkiksi asumista koskeva kehittämissuositus, joka on voimassa koko maakuntakaavan alueella.

5.1.3. Kumottavat merkinnät

Maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluu myös kartta kumottavista merkinnöistä, jonka ympäristöministeriö vahvistaa. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kumotaan merkintöjä useilla eri

Voimassa olevista maakuntakaavoista kumotaan merkintöjä seuraavin perustein:

1. Koko merkintätapa kumotaan

Tällaisia ovat esimerkiksi kehittämisperiaattemerkintä maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa, sekä liikennealueiden ja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisen joukkoliikenteen terminaalien kohdemerkintä.

2. Merkinnän suunnittelumääräys muuttuu merkittävästi

Tällaisia ovat esimerkiksi keskustatoimintojen alueiden merkinnät.

3. Merkintöjä ja määräyksiä yhdenmukaistetaan

Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta kumotaan esimerkiksi taajamien merkinnät ja ne esitetään kuten Uudenmaan maakuntakaavassa.

4. Maankäyttömerkintä muuttuu

Tällaisia ovat esimerkiksi rataluokitusten muutokset sekä taajamarakenteen laajenemissuunta-merkinnän tarkentuminen osittain taajama- tai työpaikka-alueeksi.

5. Merkinnän tarve poistuu kokonaan

Esimerkiksi jollekin tien ohjeelliselle linjaukselle ei ole enää maankäytöllisiä tarpeita.

perusteilla. Kumottavat merkinnät ja kumoamisen perustelut on esitetty luvussa 5.7.

5.1.4. Kaavaselostus

Kaavaselostuksessa kuvataan kaavan tavoitteet, suunnitteluperiaatteet, kaavaratkaisun perustelut ja keskeiset arviointitulokset. Selostukseen sisältyy myös kaavaratkaisua selventäviä ja lisätietoa antavia liitekarttoja, joiden tarkoitusta on kuvattu edellä. Koska 2. vaihemaakuntakaavalla tarkistetaan voimassa olevia kaavoja, keskitytään kaavaselostuksessa kuvaamaan 2. vaihemaakuntakaavassa käsiteltävien aihepiirien osalta niitä asioita, tavoitteita ja periaatteita, jotka muuttuvat 2. vaihemaakuntakaavassa aiempiin kaavoihin nähden.

Kaavaselostusta ei vahvisteta. Vaikka kaavaselostuksella ei ole suoranaisia oikeudellisia vaikutuksia, on sillä huomattava merkitys kaavan sisällön, oikeusvaikutusten ja myös sen lainmukaisuuden tulkinnassa.

5.2. ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEEN EHEYTTÄMINEN

5.2.1. Keskusverkko

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Keskusverkon suunnittelun lähtökohtina ovat voimassa olevissa maakuntakaavoissa esitetty keskusverkko sekä nykyinen yhdyskuntarakenne. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen keskustatoimintojen aluevaraus- ja kohdemerkinnät kumotaan ja 2. vaihemaakuntakaavassa esitetään selvitysten perusteella tarkistettu keskusverkko. Suunnittelumääräyksiä tarkistetaan, ja ne muuttuvat olennaisesti kaupan ratkaisun osalta.

2. vaihemaakuntakaavan keskusverkko ohjaa merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista. Kaupan sääntelyä keskustatoimintojen alueella on käsitelty kaupan ratkaisun yhteydessä luvussa 5.4. Muiden palveluiden sijoittumista (esim. hallinto, julkiset palvelut) ei maakuntakaavalla ohjata, vaan ne voivat sijoittua myös paikallisiin keskuksiin. Keskusverkko 2035 on esitetty liitekartalla 2.

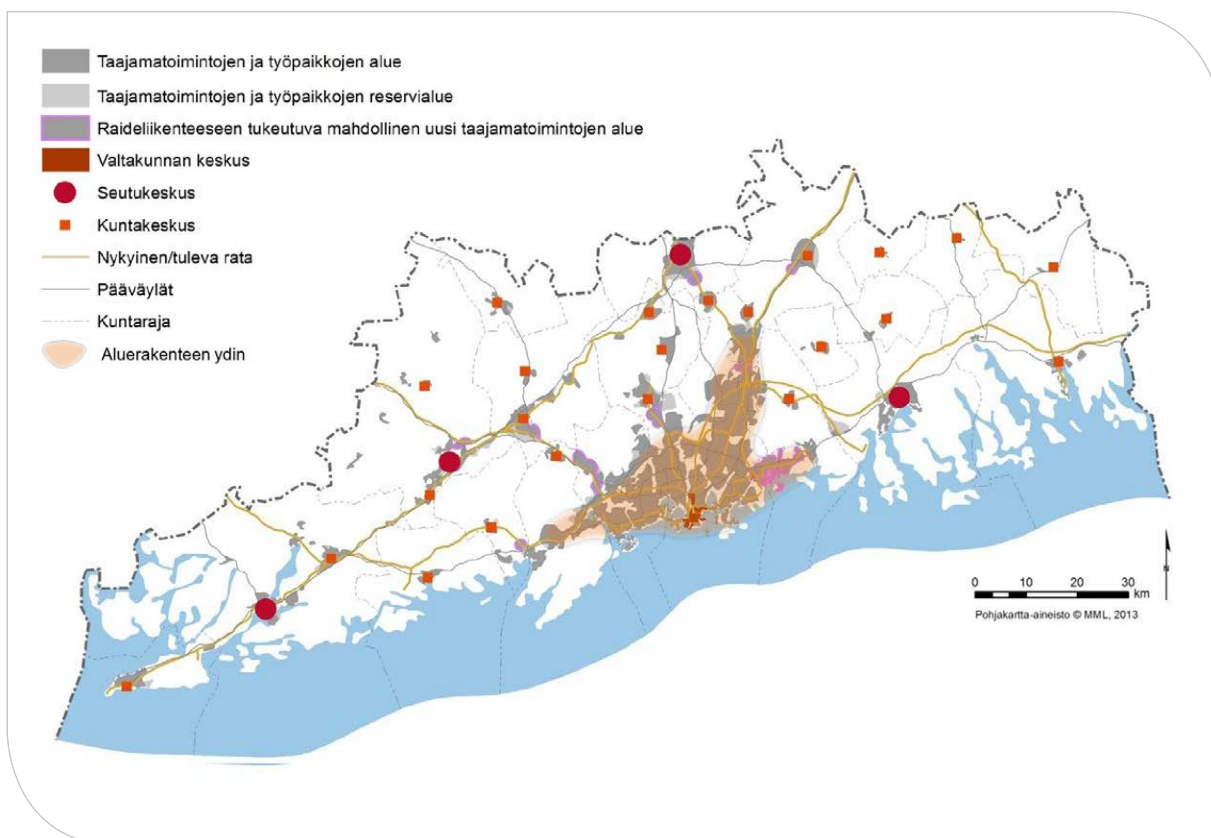
Tavoitteellinen keskusverkko on määritelty suhteessa muuhun alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Keskusten nykytilannetta ja vaikutusalueita sekä palvelujen saavutettavuutta on selvitetty kes-

kusverkkoselvityksessä. Kaupan palveluverkkoselvityksestä on puolestaan saatu tietoa keskusten rakenteesta, liiketilojen laadusta sekä määristä. Näiden lisäksi on hyödynnetty Suomen ympäristökeskuksen aineistoja keskusten vaikutusalueista sekä työssäkäynti- ja asiointialueista. Eri selvitysten sekä rakennemalleista ja kaavaluonnoksesta saatujen asiantuntija-arvioiden mukaan yksikeskuksinen metropoli on kehittymässä maakunnan väestönkasvun myötä aiempaa verkostomaisemmaksi. Tämä on otettu huomioon keskusverkkoa määriteltäessä.

Uudenmaan aluerakenteen ydin on myös jatkossa pääkaupunkiseutu. Voimakkaasti kasvavia alueita on myös Pääradan, Kehäradan sekä laajentuvan, rannikon suuntaisen metroverkon varrella. Tätä ydinaluetta täydentävät seutu- ja kuntakeskukset sekä maakunnallisesti merkittävien kylien verkko. Kaavassa esitetty keskusverkko tukee nykyisen alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä nykyisten kuntakeskusten asemaa ja luodellytykset monipuolisille, hyvin saavutettaville palveluille koko maakunnassa.

Keskustatoimintojen alueet on esitetty valtakunnan keskuksen aluevarausta lukuun ottamatta





Kuva 20. Uudenmaan tavoitteellinen aluerakenne ja sitä tukeva keskusverkko

kohdemerkinnöillä, kuten Uudenmaan maakunta-kaavassa. Keskustatoimintojen alueet ovat laajuudeltaan sellaisia, että niiden osoittaminen aluevarausmerkinnällä ei ole tarkoituksenmukaista, kun otetaan huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyys ja mittakaava. Kohdemerkintä osoittaa keskustatoimintojen likimääräisen sijainnin. Alueiden tarkempi sijainti ja laajuus määritellään kunta-kaavoituksessa niin, että keskusta-alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden. Keskustatoimintojen alueita kehitetään omaleimaisina, monipuolisina ja tiiviinä asumisen, työpaikkojen ja palvelujen keskittyminä.

Keskusverkon luokittelu

Helsingin ydinkeskusta lähialueineen on osoitettu **aluevarausmerkinnällä** **valtakunnan keskuksiksi** aiempaa laajempina. Valtakunnan keskus on koko maan hallinnon, palveluiden ja kaupan keskus. Aluevaraukselta on laajennettu satamatoiminnoilta vapautuville alueille Kalasatamaan, Jätkäsaaren ja Hernesaaren, jotka liittyvät kiinteästi nykyisiin keskustatoimintoihin. Valtakunnan keskuksen aluevarauksesta merkittävimmät uudet rakenta-

misalueet on osoitettu tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkinnällä. Tiivistettävää aluetta koskevat suunnittelumääräykset täydentävät keskustatoimintojen alueen suunnittelumääräystä valtakunnan keskuksen alueella.

Valtakunnan keskuksen lisäksi pääkaupunki-seudulle on osoitettu **keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnällä** vahvat **aluekeskukset**, joita yhdistää hyvien säteittäisten ja poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien verkko. Aluekeskukset muodostavat yhdessä valtakunnan keskuksen kanssa monipuolisten palveluiden verkoston, jossa keskusten vaikutusalueet menevät päällekkäin. Vaihemaakuntakaavassa esitetyt pääkaupunkiseudun aluekeskukset ovat jo nykyisin merkittäviä ja edelleen kehittyviä palvelukeskittyymiä. 2. vaihemaakuntakaavassa pääkaupunkiseudulle on osoitettu aiempaa vähemmän aluekeskuksia. Selvitysten perusteella osa maakuntakaavassa aiemmin merkityistä keskuksista on arvioitu merkitykseltään paikallisiksi. Kunnat voivat kuitenkin omassa kaavoituksessaan osoittaa maakuntakaavan taajamatoimintojen alueille paikallisia keskuksia, jotka tukevat suunniteltua yhdyskuntarakennetta ja toimivat lähiympäristönsä palvelukeskittyminä.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella maakunnal-

liseen keskusverkkoon kuuluvat seutukeskukset ja kuntien keskukset, jotka on osoitettu 2. vaihemaakuntakaavassa keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnöillä.

Seutukeskuksia kehitetään usean kunnan yhteisinä työpaikka- ja palvelukeskittyminä tasapainottamaan maakunnan aluerakennetta suhteessa pääkaupunkiseutuun. Keskusverkkoselvityksen perusteella Porvoo, Hyvinkää ja Lohja ovat lähialueittensa vahvoja keskuksia ja ne on osoitettu kaavassa kohdemerkinnällä seutukeskuksina. Seutukeskuksia yhdistää Hangosta Porvooseen kulkeva Kehä V:n kehitys- ja kuljetuskäytävä. Maakunnan tasapainoisen aluerakenteen kehittämiseksi käytävälle on osoitettu myös neljäs seutukeskus Raaseporin Tammisaareen. Vielä kaavaluonnoksessa seutukeskuksena oli Raaseporin Karjaa. Keskusverkkoselvityksen ja kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan Tammisaaren kaupallinen palvelutarjonta on kuitenkin jo nykyisin monipuolisempi kuin Karjaan. Lisäksi Karjaan palvelukeskittymän vaikutusalue on selvityksen perusteella päällekkäinen Lohjan seutukeskuksen vaikutusalueen kanssa. Nämä seikat perustelevat seutukeskuksen merkinnän osoittamista Karjaan sijasta Tammisaareen.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella nykyisten kuntien keskukset on osoitettu maakuntakaavan **keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnällä**. Monikeskuksisiin kuntiin on osoitettu vain maakunnan aluerakenteen kannalta merkittävät tai sellaisiksi kehitettävät keskustatoimintojen alueet. Kaikki ovat olemassa olevia keskuksia ja niitä ke-




hitetään lähiympäristöä laajemman alueen palvelukeskittyminä. Voimassa oleviin maakuntakaavoihin verrattuna uusia pääkaupunkiseudun ulkopuolisia keskustatoimintojen alueita ovat Askolan kirkonkylä, Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila sekä Lohjan Saukkola. Saukkolaan osoitettu uusi merkintä korvaa aiemmat Nummen ja Pusulan keskustatoimintojen alueiden merkinnät. Kuntaliitosten myötä Karjalohjan, Sammatin ja Pohjan keskukset on määriteltä paikallisiksi keskuksiksi, eikä niitä esitetä 2. vaihemaakuntakaavassa.

Myös pääkaupunkiseudun ulkopuoliset

kunnat voivat omassa kaavoituksessaan osoittaa maakuntakaavan taajamatoimintojen alueille paikallisia keskuksia, jotka tukevat suunniteltua yhdyskuntarakennetta ja toimivat lähiympäristönsä palvelukeskittyminä.

Kaavakartalla jotkut keskustatoimintojen kohdemerkinnöistä peittävät kokonaan tai osittain alleen ”valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen” (RKY 2009 ja 1993) inventointiin sisältyviä kohteita tai alueita. Ongelma on merkintätekniinen. Nämä kohteet on luetteloidu 2. vaihemaakuntakaavan kaavamerkinnät ja -määräykset -asiakirjan lopussa, ja ne on otettava huomioon suunnittelussa sekä yhteensovittava keskustatoimintojen maankäytön kanssa. Keskeistä on kulttuuriympäristön arvokkaiden ominaispiirteiden tunnistaminen ja merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen turvaaminen.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus	Aluevarausmerkinnällä osoitetaan Helsingin pääkeskuksessa sijaitseva valtakunnan keskus ja valtakunnallisten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alue niihin liittyvine liikennealueineen ja puistoineen. Alue voi sisältää myös asumista.	Nämä suunnittelumääräykset koskevat valtakunnan keskusta, seutu- ja kuntakeskuksia sekä pääkaupunkiseudun aluekeskuksia. Kohdemerkinnällä osoitettujen keskustatoimintojen alueiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimiin painottuvan kokonaisuuden.
 Keskustatoimintojen alue Seutukeskus	Kohdemerkinnällä osoitetaan seutukeskusten keskustahakuisten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueiden yleispiirteinen sijainti. Alue voi sisältää myös asumista sekä tarvittavat liikennealueet ja puistot. Keskustatoimintojen kohdemerkinnät sisältävät osittain tai kokonaan kulttuurihistoriallisia alueita tai kohteita.	Keskustatoimintojen alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota kaupunkikuvaan, viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen sekä toimiviin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin, pysäköinnin, huoltoliikenteen ja joukkoliikenteen järjestelyihin. Suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinnille. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet sekä turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen myös osittain tai kokonaan keskustatoimintojen kohdemerkinnän alle jäävillä alueilla ja kohteissa: Valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen (RKY 1993) tai Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) inventointeihin sisältyvät kohteet on lueteltu tämän asiakirjan lopussa.
 Keskustatoimintojen alue Kuntakeskus Pääkaupunkiseudun aluekeskus	Kohdemerkinnällä osoitetaan kuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun aluekeskusten keskustahakuisten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueiden yleispiirteinen sijainti. Alue voi sisältää myös asumista sekä tarvittavat liikennealueet ja puistot. Keskustatoimintojen kohdemerkinnät sisältävät osittain tai kokonaan kulttuurihistoriallisia alueita tai kohteita.	Keskustatoimintojen alueiden suunnittelussa on huolehdittava siitä, että keskusta-alueen käyttö ja toteuttaminen ei aiheuta keskustaan rajautuvalle tai sen lähettävällä sijaitsevalle Natura 2000 -alueelle sellaisia haitallisia vaikutuksia merenlahtien vedenlaadulle ja vesiluonnolle, jotka merkittävästi heikentäisivät niitä luonnonarvoja, joiden perusteella alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon. Kaikille keskustatoimintojen alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelutarjontaan. Vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava sellaiseksi, että ne soveltuvat ympäristöönsä. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja että huolehditaan kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä. Suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen. Valtakunnan keskuksen, pääkaupunkiseudun aluekeskusten (Kauniainen, Matinkylä-Olari, Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Espoonlahti, Myyrmäki, Pakkala, Tikkurila, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö, Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus ja Herttoniemi) sekä seutukeskusten (Hyvinkää, Lohja, Tammisaari ja Porvoo) sekä kuntakeskusten (Kerava, Järvenpää, Hyrylä, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa, Nummela, Mäntsälä ja Söderkulla) vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalaa ei enimmäismitoiteta maakuntakaavalla. Raaseporin Karjaalla ja Sipoon Nikkilässä, Hangossa, Karkkilassa ja Nurmijärven kirkonkylässä keskustatoimintojen alueelle sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa kussakin keskustassa olla enintään 30 000 k-m ² . Muille keskustatoimintojen alueille sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa kussakin keskustassa olla enintään 20 000 k-m ² .

Vaikutukset alueiden käyttöön

Keskusverkon merkinnät jäsentävät yhdyskuntarakennetta ja vahvistavat sen toimivuutta, sekä ohjaavat kaupan ja palveluiden sijoittumista sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelua. Keskusverkko ylläpitää metropolialueen kilpailukykyä ja luo pohjan kestäväälle yhdyskuntarakenteelle. Suurimmat vaikutukset alueidenkäytössä kohdistuvat alueille, joille on osoitettu uusi seutu- tai keskustatoimintojen kaavamerkintä, tai jos alueelta on poistettu keskustatoimintojen merkintä.

Valtakunnankeskuksen laajentuminen ei aiheuta alueiden käyttöön merkittäviä muutoksia nykytilaan nähden. Laajentuminen koilliseen ja lounaaseen noudattaa luonnollisia kehityssuuntia, jotka ovat Helsingin maankäytön muutosalueita ja uusia rakentuvia alueita. Alueiden nykyinen infrastruktuuri ja maankäyttö vastaavat jo lähes valtakunnankeskuksen tasoa. Seutukeskuksen kaavamerkinnällä osoitetut alueet ovat aikaisemmin olleet maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueita. Kaavamerkinnän muutos kasvattaa näiden alueiden seudullista merkitystä. Seutukeskukset tasapainottavat aluerakennetta suhteessa valtakunnankeskukseen. Tällä on huomattavaa vaikutusta erityisesti alueiden palvelutarjontaan ja liikennejärjestelyihin. Merkintä ohjaa nykyistä paremmin mm. kaupan sijoittumista ja mitoittamista.

Itä-Uudenmaan alueella on muutamaan taajamatoimintojen alueeseen lisätty keskustatoimintojen kohdemerkintä. Muutos vahvistaa kyseisten taajamien merkitystä ja vaikuttaa myönteisesti palvelutarjontaan. Voimassa olevia aluekeskusmerkintöjä on poistettu mm. maaseutukunnista, joissa on useita taajamia sekä sieltä, missä esimerkiksi kuntaliitoksen myötä keskusten painopisteet ovat kunnan sisällä muuttuneet. Kaavaratkaisu tukee mm. palvelurakenteen kannalta tarkoituksenmukaisemman kunnan oman keskusverkon kehittämistä. Itä-Uudenmaan alueella keskustatoimintojen aluevarausmerkintöjä on muutettu kohdemerkinnöiksi. Muutos lisää yksityiskohtaisemman suunnittelun tarvetta.

Kaavaratkaisun toteutuessa merkityksellään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt

sijoittuvat pääosin keskustatoimintojen alueille. Tätä tavoitetta on tuettu mm. keskustaluokkien mitoittamatta jättämisellä. Kuitenkin edelleen myös keskustojen reuna-alueille ja ulkopuolelle kohdistuu paineita sijoittaa kaupallisia palveluita, koska maan hinta on siellä alhaisempi ja tilaa on enemmän.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kaavaratkaisun keskusverkko tukee toimivan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Toimiva joukkoliikennejärjestelmä vähentää henkilöautoliikennettä. Seutukeskusten sijainti suurten valtavyöhylien varrella lisää niillä tapahtuvaa liikennöintiä ja mahdollisesti lisää tarvetta uusiin väyläinvestointeihin. Keskustatoiminnot voivat käyttää entistä paremmin hyväksi olemassa olevaan infrastruktuuria, mikä vähentää mm. yhdyskuntahuollon investointitarpeita. Seutukeskusten ja kuntakeskusten kaupallisten palveluiden monipuolistuminen vähentää Helsingin suuntaan kohdistuvia erikoiskaupan asiointimatkoja.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Keskustatoimintojen merkinnät sijoittuvat nykyisten taajamatoimintojen alueille olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat vähäiset. Kuitenkin mahdollisella uudella rakentamisella on vaikutuksia mm. hulevesiin, alueen pohja- ja pintavesiin, ja ekologiseen tilaan. Pidemmällä aikavälillä keskustojen kasvu saattaa lisätä rakentamispaineita ympäröivillä taajama-alueilla ja myös tarvetta ottaa käyttöön rakentamattomia maa-alueita. Niillä on kuitenkin parempi mahdollisuus estää ja vähentää kielteisiä ympäristövaikutuksia kuin täydennettäessä vanhaa rakennetta.

Keskustojen sijainnilla ja niissä asiointinilla on huomattava vaikutus liikennemääriin ja liikenteen päästöihin. Kaavaratkaisu mahdollistaa keskustojen riittävän palvelutason ja tämä vähentää paikallista liikkumistarvetta. Jos palvelut kuitenkin hajaantuvat, lisää se liikennettä, liikennemelua ja päästöjä.



Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Voimakas valtakunnankeskus vaikuttaa myönteisesti maakunnan kilpailukykyyn ja edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kansallisesti ja kansainvälisesti. Myös muut palveluiltaan ja toiminnoiltaan monipuoliset keskukset lisäävät alueen vetovoimaisuutta elinkeinoelämän, kaupan ja asumisen toimintaympäristöinä. Vaikutukset kunta- ja yritystalouteen ovat pääsääntöisesti myönteisiä. Liian voimakas ja nopea keskittyminen voi kuitenkin heikentää yritysten toimintaedellytyksiä keskusta-alueiden ulkopuolella. Keskusta-alueella voimakas maanarvon nousu, kiinteistöjen hinta ja vuokrataso voivat vaikuttaa haitallisesti mahdollisuuksiin saada keskustoihin riittävän monipuoliset palvelut ja yritystoiminta. Keskustahakuisten julkisten palveluiden keskittäminen harvempiin keskuksiin voi tuoda kunnille säästöjä, mutta voi toisaalta vähentää osassa kuntaa palveluita ja myös heikentää yritystoiminnan edellytyksiä.

Seutukeskusten palvelurakenteen monipuolistuminen vähentää ostovoiman siirtymistä pääkaupunkiseudulle. Seutukeskusten kehittyminen lisää niiden alueellista kau-

pallista vetovoimaa ja seutukeskukset saavat lisää ostovoimaa lähialueilta. Seutukeskusten vetovoiman kasvu voi heikentää paikallisten keskusten palveluja. Seutukeskusten vaikutusalueet eivät mene päällekkäin, joten yksittäisen seutukeskuksen kasvu ei juurikaan vaikuta muihin seutukeskuksiin.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Alueellisesti tasapainoinen keskusverkko vaikuttaa myönteisesti palvelujen tasapuoliseen saatavuuteen ja vähentää asumisen, työpaikkojen ja palveluiden välimatkoja. Uhkana on kuitenkin, että alemman tason keskukselle varsinakin kaupallisissa palveluissa. Palvelutason mahdollisella heikkenemisellä on kielteinen vaikutus asukkaisiin ja heidän elinoloihinsa. Toimiva keskusverkko edistää kaupunkimaista ympäristön rakentumista, ja ylläpitää ja kehittää uusimaalaista kaupunkikulttuuria ja -kuvaa. Asukkaat ja yhteisöt voivat kokea muutokset paikallidentiteetin kannalta joko kielteisinä tai myönteisinä.



5.2.2. Taajamarakenne

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Taajamarakenteen suunnittelun lähtökohtana on ollut voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen taajamarakenne sekä vuonna 2010 hyväksytty 2. vaihemaakuntakaavan perusrakenne. Uudenmaan maakuntakaavan **taajamatoimintojen alueet** jäävät suurimmalta osalta voimaan, ja suunnitelmääräyksiin tehdään täsmennyksiä. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan taajamia koskevat aluevaraukset on osin kumottu ja taajamatoimintojen alueet on määritelty uudelleen hyödyntäen aiempia rajauksia ja niiden perustana olleita vielä ajantasaisiksi katsottuja selvityksiä. Taajamien merkintätapa ja -tarkkuus muuttuvat Uudenmaan maakuntakaavan mukaiseksi. Taajamatoimintojen alueiden maankäyttömuoto ei muutu ja oikeusvaikutukset säilyvät entisellään. Alueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä ja täsmenntyvät kuntakaavoituksessa esimerkiksi maasto-olosuhteiden ja muiden paikallisten reunaehtojen mukaan.

Taajamien uudelleen tarkastelun keskeisenä tavoitteena on ollut ohjata kasvua perusrakenteen mukaisesti nykyrakenteeseen tukeutuen siten, että yhdyskuntarakenne tiivistyy ja samalla luodaan edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle. Lisäksi taajamien toteuttamista on ajoitettu siten, että ensin hyödynnetään olemassa olevan rakenteen ja joukkoliikenteen kannalta edullisimmat alueet. Vasta sen jälkeen toteutetaan toissijaiset taajamien reuna-alueet. Kaavaratkaisussa on varauduttu myös uusien kasvukäytävien ja asemanseutujen avaamiseen, jotta niiden toteuttamisedellytykset taajamina säilyvät.

Maakunnassa on selvitysten mukaan kaavavarantoa ja erilaisia suunnitelmia kokonaisuutena enemmän kuin väestön ja työpaikkojen kasvutarve edellyttää. Kaavavarantojen riittävydessä on kuitenkin suuria eroja kuntien välillä, ja kuntien asutuksen ja työpaikkojen kasvupaine vaihtelee maakunnan eri osissa. Voimassa olevat kaavavarannot ja kaavoitettavaksi suunnitellut alueet eivät myöskään aina sijaitse aluerakenteen kannalta optimaalisesti. Taajamatoimintojen alueiden tarkistuksissa on otettu huomioon kuntien voimassa olevia kaavoja ja suunnitelmia silloin kun alueet sijaitsevat perusrakenteen periaatteiden mukaisesti. Myös joitakin uusia taajamatoimintojen alueita on osoitettu.

Maakuntakaavaluonnoksen vaikutukset arviointiin ja luonnoksesta pyydettiin neljä asiantuntijalausuntoa. Asiantuntija-arviointien ja -lausuntojen perusteella päädyttiin siihen, että maakuntakaavaluonnoksen ratkaisu on taajamien osalta edelleen väljä ja ratkaisu jatkaa yhdyskuntarakenteen hajautumis- ja autoistumiskehitystä. Myös liikenteellisissä arvioinneissa kiinnitettiin huomiota väljään taajamaratkaisuun. Maakuntahallitus päätti kaavaehdotuksen laadinnan pohjaksi 19.12.2011 (MHS § 167), että kaavaratkaisussa painotetaan arviointien tulosten perusteella hyviä asumis- ja työpaikka-alueita ja että taajamatoimintojen alueita ei pääasiassa laajenneta maakuntakaavaluonnoksessa esitetyistä, vaan että heikon joukkoliikenteen taajamatoimintojen alueita voidaan kumota tai merkitä reservialueiksi. Näistä syistä useiden kuntien toiveita taajamatoimintojen alueiden laajennuksista ei otettu huomioon kaavaehdotusta valmisteltaessa.

Perusrakenteen periaatteiden toteuttamiseksi on käytetty uusia merkintätapoja:

- raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue (aluevarausmerkintä)
- raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue (kehittämisperiaatemerkintä)
- tiivistettävä alue (kehittämisperiaatemerkintä), käytetään myös keskustatoimintojen aluevarausmerkinnän kanssa
- reservialue (kehittämisperiaatemerkintä), käytetään myös työpaikka-alueiden aluevarausmerkinnän kanssa

Tiivistettävä alue -kehittämisperiaatemerkinnällä on osoitettu ne taajamatoimintojen alueet, jotka jo ovat tai jotka tulee suunnitella kestävästi liikennejärjestelmään tukeutuvina, ympäröivää taajamaa tiiviimpinä alueina. Kestävällä liikennejärjestelmällä tarkoitetaan erityisesti joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Tiivistettäviksi alueiksi on osoitettu nykyisiä ja uusia ratoihin tukeutuvia asemanseutuja ja jo nykyisin vahvaan linja-autoliikenteeseen tukeutuvia taajamia. Tiivistettävän alueen laajuus täsmentyy ja sen tehokkuus määritellään kuntakaavoituksessa. Tiivistettävää aluetta koskevat myös taajamatoimintojen aluevarausmerkinnän suunnittelumääräykset.

Tiivis rakenne luo edellytyksiä monipuolisille palveluille ja niiden saavutettavuudelle jalan ja pyöräillen. Tiivistettävät alueet voivat olla yhtä hyvin kerrostalo- tai pientalovaltaisia alueita. Olennaista on, että kyseisiä alueita suunniteltaessa selvitetään tiivistämisen mahdollisuudet ja kasvua pyritään ohjaamaan näille alueille tehokkaammin kuin ympäröivälle alueelle. Tiivistettäessä aluetta tulee kuntakaavoituksessa kiinnittää erityistä huomiota alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyteen. Myös muualla taajamatoimintojen alueilla on mahdollista ja toivottavaa tiivistää yhdyskuntarakennetta, mutta kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetuilla alueilla se on erityisen tärkeää.

Taajamatoimintojen reservialueiksi on kehittämisperiaatemerkinnällä osoitettu alueita, jotka on tarpeen ottaa käyttöön pääsääntöisesti vasta maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolella. Nämä alueet sijaitsevat yleensä taajamatoimintojen alueiden reunoilla ja ovat edullisen ja tarkoituksenmukaisen taajamarakenteen laajenemisen kannalta toissijaisia alueita. Päätösvalta alueiden käyttöönoton ajankohdasta on kunnalla. Kuntakaavoituksessa arvioidaan tarkoituksenmukainen ajankohta reservialueen käyttöönottoon muun muassa taajaman rakenteen ja käytettävissä olevien asemakaavavarojen suhteen. Esimerkiksi tietyn tyyppisen asuntotuotannon tai elinkeinotoiminnan tarpeet, kunnan maanhankinnan tai maapolitiikan

tavoitteet voivat olla sellaisia syitä, joiden perusteella alueen käyttöönotto tulee ajankohtaiseksi. Myös olemassa olevan asutuksen tiivistämistarpeet tai jo toteutetun kunnallistekniikan tehokkaampi hyödyntämistarve voivat perustella reservialueiden käyttöönottoa. Kaavaehdotuksen viimeistelyssä on otettu huomioon Helsingin seudun kuntien uusi MAL-toteuttamisohjelma. Siihen perustuen muutamilta taajamatoimintojen alueilta on poistettu reservialueen merkintä.

Joidenkin taajamien reuna-alueilta taajamatoimintojen aluevarauksia on voimassa olevista maakuntakaavoista kumottu. Nämä ovat pääasiassa alueita, joilla kuntakaavoitus ei vielä ole käynnistynyt. Paikoin taajamatoimintojen alueita on kumottu myös asemakaavoitetuilla alueilla. Varsinkin Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluevaraukset ovat olleet tarpeettoman laajoja arvioituun kasvuun nähden. Eräissä taajamissa aluevarauksia on laajennettu vastaamaan kasvuarvioita. Laajennusmahdollisuutta arvioitaessa on painotettu alueen sijaintia yhdyskuntarakenteessa.

Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue on aluevarausmerkintä. Alueen suunnittelua ohjaavat taajamatoimintojen aluetta koskevat suunnittelumääräykset. Näiden määräysten lisäksi alueen maankäyttö on kuntakaavoituksessa suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja sen toteuttaminen on sidottava radan tai aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Merkinnällä on osoitettu Espoon Histan alue sekä Vihdin Huhmarin alue.

Espoon ja Kirkkonummen sekä Kirkkonummen ja Vihdin rajoilla on voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa taajamarakenteen laajenemissuunta-merkintä. Nuolimerkinnot osoittivat kuntien yhteisen suunnittelun tarvetta niiden raja-alueilla. Maakuntakaavan valmistumisen jälkeen kunnat ovat yhteistyössä laatineet Länsiradan maankäytön kehityskuva-selvityksen, jossa on tarkasteltu uuden ratakäytävän maankäyttöä. Espoo ja Vihti ovat käynnistäneet alueillaan myös osayleiskaavoituksen. Näiden selvitysten pohjalta Espoon Histan ja Vihdin Huhmarin maankäyttö ja alueiden kytkeytyminen maakunnalliseen rakenteeseen on voitu ratkaista ja osoittaa ne raideliikenteeseen tukeutuvina taajamatoimintojen alueina. Samalla voimassa olevan maakuntakaavan nuolimerkinnot on kumottu tarpeettomina.

Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen toteuttaminen on sidottu radan tai aseman sitovaan päätökseen. Alueen yksityiskohtaisempi kaavoittaminen on mahdollista, kunhan huolehditaan, että aluetta suunnitellaan raideliikenteeseen tukeutuvana taajamana ja että vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksen ehto alueen toteuttamisesta siirtyä kuntakaavoihin.

Kuntakaavoituksen edistäminen on välttämätöntä, jotta alueella on toteuttamisvalmius silloin, kun päätös radan tai aseman toteuttamisesta tehdään.

Sitovalla päätöksellä tarkoitetaan joko valtion tai kunnan rahoituspäätöstä rakentamissuunnitelman laatimiseksi tai rakentamisen aloittamiseksi. Päätös voi sisältyä esimerkiksi talousarvioon, valtiontalouden kehyspäätökseen tai muuhun lähi-vuosien rahoitusohjelmaan. Uusien asemien tai raideyhteyksien rakentamisesta voi päättää myös kunta, jos asema tai raideyhteys on kokonaan kunnan rahoittama, esimerkiksi metroasema tai pikaraitiotie. Ratahankkeen nimeäminen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ei ole vielä sitova hankkeen toteuttamisen rahoituspäätös.

Merkinnällä osoitetut alueet sijaitsevat sellaisten kuntien alueella, jotka ovat sopimusosapuolina Helsingin seudun MAL-aiosopimuksessa. Aiosopimusmenettelyä on tarpeen kehittää edelleen siten, että valtio ja kunnat yhdessä yhä vahvemmin sitoutuvat aiosopimuskaudella toteutettaviin hankkeisiin ja niiden rahoitukseen. Tällainen molempia osapuolia sitovasti velvoittava sopimus voisi jatkossa olla sellainen päätös, jonka pohjalta uutta rataa tai asemaa ja siihen liittyviä taajama-alueita voitaisiin lähteä toteuttamaan. Uusien taajama-alueiden joukkoliikenne voidaan alkuvaiheessa hoitaa linja-autoliikenteellä, kunnes raideliikenne radan valmistuttua voi alkaa.

Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue -merkintää on käytetty nykyisten ratojen ja uusien ratavarausten suunnitelluilla asemanseuduilla, joiden toteuttaminen ajoittuu suunnittelukauden jälkeen. Kehittämisperiaatemerkinällä halutaan varmistaa, ettei alueelle suunnitella sellaista maankäyttöä, joka estäisi tai merkittävästi häiritäisi alueen tulevaa käyttöä tehokkaana asemanseudun taajamana. Merkinän tavoitteena on säilyttää mahdollisuudet suunnitella kyseistä aluetta tiiviisti rakentuvaksi asemanseuduksi, sen sijaan että se rakentuisi valkoisella alueella toteutuvan hajakentämisen myötä liian hajanaisena. Ennen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavassa. Kunta voi laatia yleiskaavaa samanaikaisesti maakuntakaavan kanssa. Yleiskaavaa ei voi kuitenkaan hyväksyä, ennen kuin maakuntakaava, jossa alueen maankäyttö on ratkaistu, on tullut voimaan.

Merkinnällä on osoitettu seuraavat alueet:

- Tuusulan Ristikytö ja Hyvinkään Palopuro Pääradan varrella,
- Mäntsälän eteläinen (Hirvihaara) Kerava-Lahti Oikoradan varrella,
- Vantaan Keimolan ja Kongon asemanseudut suunnitellun Klaukkalan radan varrella,
- Mynttilän asemanseutu Espoossa ja Lohjan pohjoinen asemanseutu suunnitellun ESA-radon varrella sekä
- Kelan asema Siuntiossa Rantaradan varrella.

Ristikydön ja Palopuron asemanpaikat on selvitetty pääradan suunnittelun yhteydessä, Keimolan ja Kongon alueet perustuvat Klaukkalan radan alustavaan suunnitteluun ja Vantaan kaupungin laatimaan Luoteis-Vantaan maankäyttöselvitykseen. Mynttilän ja Lohjan asemien sijaintipaikat on puolestaan selvitetty ESA-radon alustavan yleissuunnitelman yhteydessä. Kelan suunniteltu asemanseutu sijaitsee nykyisen radan varrella ja sen mahdollista sijaintia on arvioitu Lännentiet-selvityksessä. Hirvihaaran alue sijaitsee yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti Mäntsälän nykyisen taajaman välittömässä läheisyydessä ja nykyisen Kerava-Lahti Oikoradan varrella.

Osalla asemanseuduista on voimassa olevassa kaavassa taajamatoimintojen aluevarausmerkintä. Taajamatoimintojen aluevarausmerkinnät on kumottu niiltä osin kuin ne sijoittuvat uuden kehittämisperiaatemerkinän alueelle.

Asemanseutujen merkinnän alueella voimassa olevat viheryhteystarpeet on jätetty ennalleen tai tarvittaessa osoitettu uudet viheryhteystarpeet. Näin on tehty, koska on katsottu, että asemanseudun merkintä ei yksin turvaa maakunnallisen viheryhteyden säilymistä siihen asti, kunnes aluetta käsitellään uudelleen maakuntakaavoituksessa.

Luontoarvot on otettu huomioon kaavaratkaisussa. Uusilla taajamatoimintojen alueilla on tarkistettu luontotietojen riittävyys. Maakunnallisesti merkittävät luontoarvot ovat olleet eräänä perusteena taajamatoimintojen alueita rajattaessa. Viheryhteystarvemerkinää käytetään soveltuvilta osin maakunnallisten luontoarvojen turvaamisessa. Maakunnallisia luontoarvoja ei erikseen osoiteta kaavakartalla, koska luontokokonaisuutta ei tällä kaavakierroksella käsitellä. Muutamissa poik-



keustilanteissa maakunnallisia luontoarvoja sisältyy taajamatoimintojen alueisiin. Maakuntakaava kuitenkin turvaa myös näillä alueilla luontoarvojen huomioon ottamisen taajamatoimintoja koskevan suunnittelumääräyksen kautta.

Pääkaupunkiseudulla, Talin, Kalasataman, Kivinokan* ja Rastilan alueilla voimassa olevassa maakuntakaavassa osoitetut virkistysalueet muutetaan taajamatoimintojen alueiksi. Nämä alueet sijaitsevat rakenteen kannalta edullisesti asemaseudun tai joukkoliikennekäytävän välittömässä läheisyydessä. Kuntakaavoituksessa alueen paikallinen virkistyskäyttö ja luontoarvot sekä taajamatoiminnot pitää sovittaa yhteen. Alueiden merkitys


maakunnan viherjärjestelmässä on otettu huomioon viheryhteystarvemerkinillä.

2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu muutamia taajamatoimintojen alueita, jotka eivät vielä kytkeydy olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Alueet ovat kuitenkin jo osittain rakentuneita tai ne sijaitsevat pidemmällä aikavälillä tarkoituksemukaisilla laajenemissuunnilla. Näiden alueiden kaavaratkaisua ja kytkeytymistä tulevaisuuden rakenteeseen on kuvattu ja perusteltu tarkemmin kaavaselostuksen liitteessä B.

Kaupan sijoittumista taajama-alueilla käsitellään luvussa 5.4.

* Ympäristöministeriö jätti vahvistamatta 30.10.2014.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Taajamatoimintojen alue</p> <p>Taajamatoimintojen aluetta koskeva kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen taajamatoimintojen aluetta koskevan merkinnän kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan yksityiskohtaista suunnittelua edellyttävät asumiseen, palvelu- ja työpaikka- sekä muihin taajamatoimintoihin varattavat rakentamisalueet. Merkintä sisältää taajamien sisäiset liikenneväylät sekä liikenteen tarvitsemat sata-, huolto-, varikko-, terminaali-, ratapiha- ja muut vastaavat alueet, ulkoilureitit, pyöräily- ja jalankulkureitit, paikalliskeskukset, yhdyskuntateknisen huollon alueet, muut erityisalueet, paikalliset suojelualueet sekä virkistys- ja puistoalueet.</p> <p>Taajamatoimintojen alue -merkintä ei estä maa- ja metsätalouskäytössä olevien alueiden säilyttämistä tarvittaessa nykyisessä käytössään.</p>	<p>Aluetta suunnitellaan asumisen, ympäristöönsä soveltuvien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvien palveluiden ja toimintojen alueena.</p> <p>Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen. Uusi rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava suunnittelulla ympäristöönsä tavalla, joka vahvistaa taajaman omaleimaisuutta ja turvaa ympäristö- ja luontoarvot sekä ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.</p> <p>Alueen käyttöä suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen tai muu käyttö ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta aluevaraukseen rajoittuvalla tai alueen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000-verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia veden laatuun, määrään, vesitasapainoon tai vesialueen pohjaolosuhteisiin eikä sellaisia melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelunseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p> <p>Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on toimintojen sijoittelulla ja alueiden käytön riittävällä tehokkuudella edistettävä pyöräilyä, jalankulkua ja joukkoliikennettä tukevaa yhdyskuntarakennetta.</p> <p>Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava päivittäisten palveluiden saatavuus, riittävät ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä pyöräily- ja jalankulkuyhteydet seudullisille virkistysalueille. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös turvattava paikalliskeskusten toimintaedellytykset sekä kiinnitettävä huomiota siihen, että päivittäistavarakaupan lähipalvelupisteitä varten on toteuttamismahdollisuuksia.</p> <p>Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat seuraavat:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sellaisen vähittäiskaupan, joka kaupan laatu huomioiden ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa, koon alaraja on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa 30 000 k-m², Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla, Kirkkonummella, Lohjalla, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Porvoossa, Raaseporissa, Sipoossa, Tuusulassa ja Vihdissä 10 000 k-m², Askolassa, Hangossa, Inkoossa, Karkkilassa, Loviisassa, Pornaisissa ja Siuntiossa 5 000 k-m² ja Lapinjärvellä, Myrskylässä ja Pukkilassa 2000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta. Muun erikoistavaran kaupan osalta koon alaraja on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa 10 000 k-m², Askolassa, Hangossa, Hyvinkäällä, Inkoossa, Järvenpäässä, Karkkilassa, Keravalla, Kirkkonummella, Lohjalla, Loviisassa, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Pornaisissa, Porvoossa, Raaseporissa, Sipoossa, Siuntiossa, Tuusulassa ja Vihdissä 5000 k-m² ja Lapinjärvellä, Myrskylässä ja Pukkilassa 2000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta. Päivittäistavarakaupan osalta koon alaraja on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa 5000 k-m² ja Uudenmaan muissa kunnissa 2000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.

		<p>Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.</p> <p>Rakentamattomat rannat on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava yleiseen virkistykseen, jollei erityinen tarve edellytä alueen osoittamista muuhun käyttöön.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on osoitettava maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuuus taajamatoimintojen alueella.</p> <p>Kunnan yleis- ja asemakaavoituksessa on otettava huomioon ja turvattava seudullisiin tarveselvityksiin perustuvat riittävät varikkoalueet joukkoliikenteen varikoille. Suunniteltaessa muuta maankäyttöä olemassa olevien varikoiden alueille on varmistettava, että korvaava varikkokapasiteetti on toteutettu ennen olemassa olevan varikon toiminnan päättymistä.</p>
 <p>Tiivistettävä alue</p>	<p>Merkintä on kehittämisperiaatemerkintä.</p> <p>Merkinnällä osoitetaan tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestäväan liikennejärjestelmään.</p>	<p>Aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyyteen.</p>
 <p>Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue</p>	<p>Merkintä on kehittämisperiaatemerkintä.</p> <p>Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä toteutettavat taajama-toimintojen alueet tai työpaikka-alueet.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa toteuttaminen on ajoitettava pääsääntöisesti maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle.</p> <p>Kunta määrittelee alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin ja työpaikkojen osalta suhteessa kunnan muihin käytettävissä oleviin työpaikkatoimintojen alueisiin.</p>
 <p>Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan uusiin raideliikenneasemiin tukeutuvat taajamatoimintojen alueet.</p>	<p>Aluetta koskee taajamatoimintojen aluetta koskevan suunnittelumääräyksen lisäksi seuraava määräys: Kunta-kaavoituksessa alueen maankäyttö on suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi. Uuden aseman tarkempi sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p> <p>Alueen maankäytön, uuden raideliikenneyhteyden ja aseman suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamis päätökseen.</p>
 <p>Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue</p>	<p>Merkintä on kehittämisperiaatemerkintä.</p> <p>Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä, pääasiassa maakuntakaavan suunnittelukauden jälkeen toteutettavat uusiin raideliikenneasemiin tukeutuvat alueet.</p>	<p>Ennen alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavoituksessa.</p> <p>Alueelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa käyttöä raideliikenteeseen tukeutuvan asemanseudun kehittämisalueena.</p>

Vaikutukset alueiden käyttöön

Rakenteen eheyttäminen, tiivistäminen ja reservialueiden osoittaminen vaikuttavat myönteisesti sekä valtakunnalliseen että maakunnalliseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Kaava edesauttaa kestävästä yhdyskuntarakenteen hallittua kehittämistä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Voimakkain kasvu vaikutuksineen suuntautuu pääkaupunkiseudulle ja kehyskuntiin. Rakentaminen kohdistuu pääasiassa olemassa oleviin taajamiin niitä tiivistäen ja rakennetta eheyttäen. Niillä suurimmat vaikutukset kohdistuvat maankäyttöön nykyisten taajamien tiivistämisalueilla, taajamien reuna-alueilla, sekä taajamien sisällä olevilla rakentamattomilla alueilla. Merkittäviä vaikutuksia kohdistuu myös alueille, joissa kylä muuttuu taajamaksi tai päinvastoin. Muutos joko lisää tai vähentää maakuntakaavan ohjaavuutta kyseisen alueen maankäytön suunnittelussa.

Ylimaakunnallisia aluerakennevaikutuksia syntyy pääosin kaava-alueen rajojen tuntumassa. Esimerkiksi Hyvinkään seutukuksen kasvulla on vaikutuksia myös Hämeen suuntaan. Kuntatasolla jotkin taajamatoimintojen muutokset voivat vaikuttaa aluerakenteen painopisteisiin. Vaikutukset voivat olla merkittäviä esimerkiksi jos kunnassa taajama-alueita on toisaalla laajennettu ja toisaalla supistettu tai merkitty reserviksi.

Uudet ratayhteydet avaavat uusia kasvukäytäviä. Niihin tukeutuvat uudet taajamatoimintojen -alueet mahdollistavat osaltaan väestön ja työpaikkojen kasvun sekä asunto- ja toimitilojen rakentamisen yhdyskuntarakennetta eheyttäen. Reservialueille on odotettavissa maankäytön muutoksia vasta suunnittelukauden loppupuolella. Reservialueiden suunnittelumääräys on kehittämissuositus, mutta se vaikuttaa osaltaan kuntien maankäytön strategiseen suunnitteluun jossa joudutaan aikaisempaa tarkemmin arvioimaan alueiden käyttöönoton ajoitusta. Tämä vähentää yhdyskuntarakenteesta uusia irrallisia taajama- tai työpaikka-alueita. Vaikutukset voivat realisoitua kunnissa eriaikaisesti.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Taajamatoimintojen toteuttamisjärjestys edesauttaa maankäytön ja liikenteen samanaikaista suunnittelua ja kehittämistä yhdyskuntarakennetta eheyttävästi. Asutuksen keskittyminen parantaa raideliikenteen kehittämisedellytyksiä. Uusien liikenneinvestointien kannattavuus paranee ja nopeuttaa uusien asemanseutujen toteuttamista. Tiivistyville alueilla seudullisen joukkoliikenteen edellytykset paranevat. Matkojen lyhentyessä myös kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus lisääntyy paikallisessa liikkumisessa. Tämä voi vähentää paikallisesti henkilöautoliikennettä. Taajamarakenteen keskittyessä liikenteen päästöjen kasvu hidastuu.

Uusien taajamien sijainnissa on huomioitu hyvä liikenteellinen tavoitettavuus, mikä voi merkittävästi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Toisaalta joukkoliikenteen kasvava käyttö vaatii lisäinvestointeja sekä maanteilla että radoilla.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ei vaadi yhtä suuria investointeja uuden kunnallistekniikan rakentamiseen, kuin taajaman laajentaminen rakentamattomille alueille. Muun muassa jäte- ja vesihuollon järjestäminen on helpompaa ja tulee edullisemmaksi. Kuormituksen lisääntyminen saattaa ylittää nykyisen teknisen huollon toimintakyvyn, jolloin vaaditaan uusia investointeja ja teknisen huollon ratkaisuja.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Uusien taajamatoimintojen alueiden toteuttaminen muuttaa luontoa ja ympäristöä laajalaisesti ja monin tavoin. Rakentamispaineeet ja luonnonympäristön tilaa heikentävät vaikutukset kohdistuvat kuitenkin erityisesti nykyisten taajamien sisällä oleville rakentamattomille luonnon- tai virkistysalueille. Taajamatoimintojen alueiden kokonaisala on pienempi kuin voimassa olevissa kaavoissa, joten rakennettavaa alaa todennäköisesti myös toteutuu vähemmän. Tämä vähentää osaltaan luonnonympäristöihin rakentamisen aihe-

uttamia kielteisiä vaikutuksia. Tiivistettäessä nykyisiä taajama-alueita niiden ulkopuoliset luontoalueet ja arvokkaat maisemakokonaisuudet säästyvät uudelta rakentamiselta. Toisaalta tiiviimpi rakenne ja lisääntyvä asutus lisäävät kuormitusta taajamien läheisyydessä oleville luonto- ja virkistysalueille.

Tiivistäminen ja täydennysrakentaminen muuttavat maisemakuvaa ja kulttuuriympäristöä. Uusi rakentaminen voi monipuolistaa nykyisiä taajamia ja tuoda niihin ajallista kerroksellisuutta. Taajamarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen edellyttää kuitenkin erityistä yhteensovittamista kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen kanssa.

Taajama-alueiden rakentaminen muuttaa alueiden vesitasapainoa, mistä seuraa lisääntyvää tarvetta hulevesien hallintaan. Rakentamisen keskittyminen aikaisempaa enemmän taajamiin mahdollistaa mm. keskitetyn vesija jätehuollon, mikä hillitsee haja-asutuksen aiheuttamaa ympäristökuormitusta. Toteuttaessa uusia taajama-alueita ja niihin liittyviä liikenneyhteyksiä ekologisen verkoston toimivuus saattaa heikentyä. Toteuttamalla viheryhteydet riittävän leveinä ja toimivina voidaan lieventää haitallisia vaikutuksia.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kunnat voivat käyttää resursseja tehokkaammin ohjaamalla asutusta ja muita toimintoja taajamatoimintojen alueille. Haja-asutuksen kielteiset vaikutukset vähenevät. Taajamien kasvava väestöpohja luo mahdollisuuksia monipuolisemmalle palvelutarjonnalle erityisesti kuntakeskuksissa. Teollisuus- ja työpaikka-alueiden toimintaedellytykset paranevat. Kuitenkin teollisuus- ja paljon tilaa vaativien toimintojen edellytykset säilyä taajama-alueilla voivat heiketä mm. maanarvon nousun ja kyseisten toimintojen asutukselle mahdollisesti aiheuttavien ympäristöhaittojen seurauksena. Keskustatoimintojen alueen muuttuminen taajamatoimintojen alueeksi voi tuoda muutoksia kaupan rakenteeseen ja palvelurakenteeseen. Maakuntakaavan MU-alueen muuttuminen taajamatoimintojen alueeksi vaikuttaa maa- ja metsätalou-

den edellytyksiin alueiden pirstoutumisen ja kasvavan virkistyskäyttöpaineen seurauksena. Maatalouden kannalta hyvälle ja yhtenäisille peltoalueille on osoitettu pääosin rakennettuna toteutuvia alueita vähemmän kuin aikaisemmin. Muutos vahvistaa maatalouden toimintaedellytyksiä.

Alueen kaavoittaminen taajamatoimintojen alueeksi nostaa maan arvoa. Maan hinta nousee erityisesti tiivistettävillä alueilla. Reservialueilla, jotka ovat aikaisemmin olleet taajamatoimintojen piirissä, voi mahdollinen rakentamisen ajoituksen lykkääntyminen tuoda epävarmuutta erityisesti yksityisille maanomistajille. Kunnan omistaman maan ottamisella taajamatoimintojen käyttöön on huomattava merkitys kuntataloudelle. Uusien taajamatoimintojen alueiden vaatima kunnallistekniikka ja palvelutarjonta aiheuttavat kustannuksia, joita voidaan osin rahoittaa käyttömaksujen ja toteuttamissopimusten kautta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Maakuntakaavan taajamatoimintojen alueiden muutokset vaikuttavat pääosin myönteisesti sekä nykyisten että uusien asukkaiden elinoloihin. Tiiviimpi asutus voi luoda uusia edellytyksiä yhteisöllisyydelle ja palveluille. Asukkaat kokevat taajamissa tapahtuvat muutokset eri tavoin. Esimerkiksi nykyiset asukkaat voivat kokea tiivistyvien taajamien täydennysrakentamisen kielteisenä ja elinympäristöä heikentävänä. Toisaalta paranevat palvelut ja mahdollisesti koheneva kaupunkikuva voidaan kokea myönteisenä kehityksenä. Rakentamisen aikaiset häiriöt heikentävät hetkellisesti alueen viihtyvyyttä. Uusilla taajamatoimintojen alueilla, jotka rakennetaan alusta asti tiiviiksi, haitat ovat pienempiä. Työpaikka-alueen muuttuminen taajamatoimintojen alueeksi mahdollistaa uudenlaisia asuin ympäristöjä. Työpaikka-alueella, joka muuttuu taajamatoimintojen alueeksi ja voi toteutua osin myös asuinalueena, on mahdollista parantaa alueen viihtyisyyttä ja virkistysmahdollisuuksia.

5.2.3. Asumisen ohjaaminen maakuntakaavassa

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Asumista koskevaa kehittämissuosituksista on tarkistettu. Se korvaa Uudenmaan maakuntakaavan aiemman kehittämissuosituksen ja koskee nyt koko maakuntakaava-alueita. Vaihemaakuntakaavassa ei käsitellä loma-asumista vaan ohjataan vain ympärivuotisen asumisen sijoittumista.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) velvoittavat ehkäisemään olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista. Mitä enemmän asutusta sijoittuu asemakaava-alueiden ulkopuolelle, sitä vähemmän asukkaita riittää yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta tärkeisiin taajamiin ja kyliin.

Asumista koskevan kehittämissuosituksen tavoitteena on tukea yhdyskuntarakenteen eheyttämisen periaatteita ja kaavan kokonaisratkaisun toteutumista sekä tavoitteellista kehityspolkuun asumisen sijoittumisen osalta. Kehityspolun ajatuksena on, että ympärivuotista asumista ohjataan ensisijaisesti taajamiin, ja niiden ulkopuolelle haakeutuvaa asumista ohjataan kyliin. Väestönkasvusta suurin osa ohjataan taajama-alueille.

Helsingin seudun asunto- ja työmarkkina-alueella alueelliset erot ovat voimistumassa. Osa alueista on jo leimautunut etnisesti ja sosioekonomisesti. Maakuntakaava ohjaa kasvua joukkoliikenteen käytävien ohella keskeistä rannikkoseutua painottaen: Asuntomarkkinoiden näkökulmasta tällaiset vetovoimaiset alueet ja vahvat keskukset kestävät sosioekonomista ja kulttuurista monimuotoisuutta moninkertaisesti suhteessa muihin alueisiin.

Suunnittelussa ei tule osoittaa alueita pelkästään asumiseen vaan tavoitteena on tukea lähipal-

veluiden järjestämistä Väestön sosiaalisen eriytymisen (segregaation) ehkäisemiseksi asuinalueilla tulee varmistaa muun muassa asuntokannan ja asuntojen omistusmuotojen monipuolisuus. Vaihemaakuntakaavan taajamatoimintojen alueet on osoitettu sellaisille alueille, jotka ovat ympäristön ja saavutettavuuden puolesta houkuttelevia ja joissa monipuolinen väestörakenne on todennäköisempi kuin syrjäisemmillä alueille.

Asumista koskeva kehittämissuositus

Ympärivuotista asumista on ohjattava ensisijaisesti maakuntakaavan taajamatoimintojen alueille, tiivistettäviä alueita painottaen. Taajamatoimintojen ulkopuolelle suuntautuvaa asumista on ohjattava suunnitelmallisesti kyliin.

Laajoja aluekokonaisuuksia, jotka ovat muodostuneet väestömäärältään suuriksi, mutta toiminnallisesti yksipuolisiksi asuin-alueiksi kehitetään monipuolistamalla niiden toiminnallista rakennetta. Kehittämiskeinoina käytetään maankäytön suunnittelun ohella kaupunkipoliittisia toimenpiteitä, joilla parannetaan tapauskohtaisesti alueiden sosiaalista, taloudellista ja/tai lähiympäristön tilaa. Alueen yhdyskuntarakennetta eheytetään palvelutason säilymistä ja parantamista tukevilla toimenpiteillä, työpaikkojen syntymistä edistävillä toimilla sekä paikalliskeskuksia kehittämällä.

Uusien alueiden suunnittelussa vältetään laajojen, yksinomaan asumiseen varattujen aluekokonaisuuksien muodostamista.



Vaikutukset alueiden käyttöön

Asumista koskeva kehittämissuositus ohjaa asumisen sijoittumista yhdyskuntarakenteen kannalta edullisille alueille. Kehittämissuosituksella ei välttämättä ole merkittävää vaikutusta alueiden käyttöön. Vaikutuksen suuruus riippuu kunnan omista toimenpiteistä. Kehittämissuositusta on mahdollista hyödyntää kuntien omassa maapoliittisessa ja kaavoituksellisessa ohjauksessa sekä lupaharkinnassa. Useamman kunnan samansuuntaisten toimenpiteiden kautta voi vaikutus olla myös seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Asumisen kehittämissuosituksella on välillisiä vaikutuksia liikennemääriin ja yhdyskuntahuollon ratkaisuihin. Uuden rakentamisen keskittäminen voi vähentää tarvetta henkilöautoliikenteen määrään. Keskittyneessä rakenteessa joukkoliikenteen järjestäminen on kannattavampaa. Vaikutukset konkretisoituvat asumisen sijoittumisen ja määrän kautta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Asumisen kehittämissuosituksella on vähäisiä suoria vaikutuksia luontoon ja ympäristöön. Kehittämissuositus tukee yhdyskuntarakenteen kestävämpää rakennetta, mikä vähentää ympäristöön ja luontoon kohdistuvaa kuormitusta, hillitsee ilmastonmuutosta ja parantaa edellytyksiä ilmastonmuutoksen hallintaan. Rakentamisen keskittäminen säästää yhtenäisiä metsä- ja peltoalueita sekä muita luontoalueita. Tiiviisti asuttujen alueiden läheisyydessä olevien virkistysalueiden käyttöpaineet ja kulutus kasvavat, jolloin liikkumisen ohjaukseen virkistysalueilla on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Asumisen kehittämissuosituksella on välillisiä vaikutuksia talouteen ja elinkeinoihin. Uusien taajama-alueiden ja kylien kunnallistekniikka ja palvelutarjonta aiheuttavat kustannuksia, mutta taajamatoimintojen alueilla kunnat voivat ohjata resursseja tehokkaammin kuin hajallaan olevassa asutuksessa. Taajamiin ja kyliin rakentaminen säilyttää pellot ja metsät eheämpinä kokonaisuuksina, jolloin maatalouselinkeinojen harjoittaminen on kannattavampaa. Taajamien ja kylien kasvava väestöpohja luo mahdollisuuksia monipuolisemmalle ja helposti saavutettavalle palvelutarjonnalle.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Taajamien ja keskustojen kasvu luo edellytyksiä monimuotoisten kaupunkikulttuurien kehittymiselle sekä mahdollistaa monipuolisia ja väestöpohjaltaan tasapainoisia asuinalueita. Tasapainoinen väestörakenne ehkäisee negatiivista alueellista eriytymistä. Maakuntakaavoituksella on kuitenkin vain rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa segregaatiokehityksen hallintaan uusillakaan alueilla. Aiemmin syntyneen rakenteen sisäisiin vetovoimasuhteisiin tai sosioekonomiseen ja etniseen eriytymiseen maakuntakaavalla ei voi vaikuttaa.

Taajamien kasvu parantaa palvelujen saavutettavuutta ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Taajamien tiivistäminen muuttaa kaupunkikuvaa ja -ympäristöä. Kylien identiteetti voi voimistua ja väestörakenne tasapainottua.

5.2.4. Joukkoliikenteen kehittäminen

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Taajamarakenteen suunnittelussa eräänä lähtökohtana on ollut tiivistää ja täydentää rakennetta siten, että luodaan edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle. Raideliikenteen asemanseutujen lisäksi kasvua on ohjattu vahvojen linja-autoliikenteen yhteysvälien varaan. Vaihemaakuntakaavassa esitetty joukkoliikenteen ratkaisu tukee tällaisen aluerakenteen muodostumista. Varsinkin pääkaupunkiseudulla aluerakenne on kehittymässä entistä verkostomaisemmaksi, mistä johtuen sujuvat poikittaiset joukkoliikennekäytävät ovat nousseet merkittävään asemaan säteittäisten yhteyksien rinnalle.

Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan uudella kehittämisperiaatemerkinällä pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysvälit. Lisäksi uusina joukkoliikennemerkinä esitetään kohdemerkinnöillä merkittävimmät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintipaikat koko Uudenmaan alueelle. Joukkoliikenteen merkintöjen lisäksi myös keskustatoimintojen alueiden suunnitelmääräyksessä veloitetaan ottamaan huomioon joukkoliikenteen tarpeet.

Joukkoliikenteen käytön lisääminen pääkaupunkiseudun laajalla työssäkäyntialueella edellyttää eri joukkoliikennemuotojen ja -linjastojen muodostamaa monipuolista verkostoa. Sujuvat matkaketjut eri liikennemuotojen välillä lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Uusilla kaavamerkinöillä korostetaan joukkoliikenteen verkostomaista rakennetta ja myös muun kuin raideliikenteen merkitystä osana kestävästä joukkoliikennejärjestelmästä. Kaavassa esitetty joukkoliikennejärjestelmä täsmentyy alempiasteisessa kaavoituksessa ja väyläsuunnittelussa.

Kaavaratkaisussa on hyödynnetty Uudenmaan liiton omien selvitysten lisäksi Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (HSL), Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien omissa kaavatoissaan laatimia joukkoliikenteeseen liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia.

Pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysvälit perustuvat kuntien yleiskaavoituksen yhteydessä laatimiin suunnitelmiin ja ne vastaavat Raidejokerista ja Jokeri 2-linjoista tehtyjä suunnitelmia. Kehä III:n tuntumassa kulkeva yhteysväli perustuu Östersundomin yleiskaava-alueen liikenneselvitykseen sekä Vantaan yleiskaavassa esitettyyn linjaukseen. Poikittaiset joukkoliikenneyhteydet yhdistävät maakuntakaavassa osoitettavia pääkaupunkiseudun aluekeskuksia, tiivistettäviä taajamia sekä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja. Joukkoliikenteen reittien tarkempi sijainti sekä liikennemuoto määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Alueellisesti laajimmat tai alueen joukkoliikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät **liityntäpysäköintipaikat** keskustatoimintojen ulkopuolella on osoitettu kohdemerkinnällä. Liityntäpysäköinnin kehittämisen painopiste on pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Erityisen tärkeää liityntäpysäköinnin järjestäminen on sellaisilla joukkoliikenteen asemilla ja pysäkeillä, joita ympäröivä maankäyttö ei luo edellytyksiä tiheästi liikennöivälle joukkoliikenteelle tai asutus ei pääsääntöisesti sijaitse kävelyetäisyydellä. Pyöräpysäköintiä pitää edistää kaikilla joukkoliikenteen asemilla ja merkittävimmillä pysäkeillä koko suunnittelualueella. Liityntäpysäköinnin sujuvuuteen vaikuttavat merkittävästi lyhyet ja turvalliset yhteydet pysäköintipaikalta sekä lähtö- että saapumispysäkeille. Liityntäpysäköintipaikkojen merkinnät perustuvat pääasiassa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelmaan (Uudenmaan liitto 2009).

Liityntäpysäköintimerkintä täsmentyy kunta-kaavoituksessa ja väyläsuunnittelussa, joissa on kiinnitettävä huomiota liityntäpysäköinnin vaatimiin tilavarauksiin ja kulkuyhteyksiin. Maakuntakaavaan merkittyjen liityntäpysäköintipaikkojen lisäksi voidaan kehittää myös muita, paikallisista tarpeista lähteviä liityntäpysäköintialueita. Maakuntakaavalla ei oteta kantaa liityntäpysäköinnin toteutus- ja rahoitusvastuisiin.

Pääkaupunkiseudun eri alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä voidaan pääkaupunkiseudun sisällä sekä seudun ulkopuolelta parantaa järjestämällä mahdollisuudet sujuville vaihdoille säteittäisten ja poikittaisen joukkoliikenteen risteämiskohdissa. Vaihtojen sujuvuutta edistävät mm. lyhyet ja turvalliset yhteydet pysäkkien välillä. **Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja** on osoitettu etenkin merkittävimpien säteittäisten yhteyksien ja vaihemaakuntakaavassa osoitettujen pääkaupunkiseudun poikittaisten joukkoliikennesyhteyksien risteyskohtiin. Vaihtopaikkojen toimivuus, infrastruktuurin tarpeet ja tilavaraukset on otettava huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Uudenmaan 1.vaihemaakuntakaavan joukkoliikenteen terminaalien merkinnät kumotaan. Käytetty merkintätapa ja kohdemerkintöjen sijainti eivät vastaa nykyistä tilannetta joukkoliikenteen merkittävimmistä tilavarausta edellyttävistä alueista. Pääkaupunkiseudun poikittaisten joukkoliikennesyhteyksien kehittyminen ja suunnittelu ovat tuoneet selvemmin esille tarpeet kehittää vaihtopaikkoja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen ja HSL-liikenteen välillä. Terminaalien sijaan on käytetty erillisiä merkintöjä seudullisesti merkittävästä joukkoliikenteen vaihtopaikoista sekä liityntäpysäköintialueista..

Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa on osoitettu ohjeellisina seutuliikenteen ratoina



yhteydet Helsingin Laajasaloon, Vantaan Hakuniilaan sekä Espoon Kauklahteen. Nämä merkinnät kumotaan. Laajasalon yhteys korvataan liikenteen yhteystarvemerkinneillä. Laajasalon raideyhteydestä on käynnissä yleissuunnitelman laadinta ja ympäristövaikutusten arviointi. Laadinnan aikana selvitettiin useita eri joukkoliikennevaihtoehtoja, mutta päätöstä toteutettavasta vaihtoehdosta ei ole tehty.






Ruoholahti–Matinkylä–metron rakentamisen aikana on jatkettu metron suunnittelua Matinkylästä Kivenlahteen ja edelleen Saunalahteen. Suunnittelun yhteydessä ja osana Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa on tullut esille tarve jatkaa suunnittelua Kivenlahdesta myös Kirkkonummen suuntaan. Rakenteilla oleva Ruoholahti–Matinkylä–metro ja suunniteltu Matinkylä–Saunalahti-osuus on merkitty ohjeellisen seutuliikenteen radan linjauksen sijasta liikennetunnelina yleissuunnitelman ja alustavan yleissuunnitelman mukaisesti. Voimassa olevan maakuntakaavan ohjeellinen seutuliikenteen radan merkintä Saunalahdesta Kauklahteen kumotaan. Kivenlahdesta Kirkko-

nummen suuntaan maakuntakaavaratkaisussa on esitetty liikenteen yhteystarvenuoli.

Hakunilan seutuliikenteen radan tarve on poistunut. Merkintä kumotaan.

Maakuntakaavatyön aikana on noussut esille tarve osoittaa joukkoliikenteeseen liittyvä liikenteen yhteystarve Söderkullasta Porvoon suuntaan. Porvoon suunnan pitkän aikavälin joukkoliikennetarkaisua pitää suunnitella myös siksi, että aiemmin maakuntakaavoissa olleen Heli–ratalinjauksen säilyttämiselle ei nähty olevan edellytyksiä ja merkintä kumotaan. Kumoamisen perustelut esitetään luvussa 5.3.2.

Liikenteen yhteystarvemerkinneillä on osoitettu vaihemaakuntakaavassa suoralla nuoliviivalla, joka on hyvin yleispiirteinen. Sen perusteella ei voi arvioida mahdollisen liikenneyhteyden tarkkaa sijaintia ja toteuttamistapaa. Klaukkalan radan jatkeen suunnittelutarve osoitetaan liikenteen yhteystarpeena välillä Klaukkala–Rajamäki, jossa jatke yhtyy Hanko–Hyvinkää–rataan. Radan suunnittelutarve on todettu Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011).

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen</p> <p>Liikenneväylän katkoviivamerkintää koskeva suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan liikenneväylän katkoviivamerkintää koskevan suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan vaihtoehtoisia liikenneväylien linjauksia silloin, kun maakuntakaavassa on useampi käyttökelpoinen linjausvaihtoehto. Ohjeellista linjausta tarkoittavalla merkinnällä osoitetaan liikenneväylä silloin, kun väylän tarkka sijainti on ratkaisematta.</p>	<p>Tie- ja radansuunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen.</p> <p>Tie- ja radansuunnittelussa on huolehdittava siitä, että liikenneväylä ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikenneväylään rajoittuvalla tai sen läheisyydessä sijaitsevalle Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia pohjavesiin, vesistövirtaamiin, vesiluonnolle, vesialueiden pohjaolosuhteisiin, melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Liikenteen yhteystarve</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan liikenteen yhteystarpeet sekä Helsinki–Tallinna välin liikenneyhteyksien kehittämistarpeet mukaan lukien lautta-, raide- ja helikopteriyhteydet.</p>	<p>Seuraavat yhteydet on suunniteltava ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helsingin keskustasta Laajasaloon • Sipoon Söderkullasta Porvoon suuntaan • Espoon Kivenlahdesta Kirkkonummen suuntaan • Nurmijärven Klaukkalasta Rajamäelle
 <p>Joukkoliikenteen vaihtopaikka</p>	<p>Kohdemerkinnällä osoitetaan keskustatointojen alueiden ulkopuolisten, seudullisesti merkittävien joukkoliikenteen vaihtopaikkojen yleispiirteinen sijainti.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle tulee varata sujuvat reitit joukkoliikenteelle ja riittävät alueet vaihtopysäkeille, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.</p>
 <p>Liityntäpysäköintipaikka</p>	<p>Kohdemerkinnällä osoitetaan keskustatointojen alueiden ulkopuolisten, seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden yleispiirteinen sijainti.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle tulee varata riittävästi tilaa liityntäpysäköinnille sekä järjestää lyhyet ja sujuvat yhteydet liityntäpysäköintialueelta pysäkeille ja pysäkkiparien välillä.</p>
 <p>Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli</p>	<p>Merkintä on kehittämisperiaatemerkitä.</p> <p>Merkinnällä osoitetaan pääkaupunkiseudun merkittävimmät poikittaiset joukkoliikenneyhteydet.</p>	<p>Yhteysväli voidaan toteuttaa joko raide- tai linja-autoyhteytenä. Yhteysvälien tarkempi sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että ne vahvistavat pääkaupunkiseudun verkostomaista rakennetta.</p> <p>Yhteysväli on suunniteltava siten, että se kytkeytyy pääkaupunkiseudun sisäiseen ja sen ulkopuolelta tulevaan joukkoliikenteeseen joukkoliikenteen vaihtopaikoissa.</p>

Joukkoliikenne: vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Tehokas seutuliikenteen ratoihin perustuva joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa ja edellyttää tiiviin aluerakenteen. Liikenteen yhteystarpeiden vaikutuksia on vaikea arvioida, koska yhteyksien tarve ja sijainti tarkentuvat vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkinnällä on vaikutusta alueella tehtävään maankäytön suunnitteluun.

Pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysvälit ja joukkoliikenteen vaihtopaikat edistävät verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä ja mahdollistavat rakenteen tiivistymisen erityisesti joukkoliikenteen solmukohdissa. Liityntäpysäköinti laajentaa joukkoliikennekäytävien vaikutus- aluetta, kun asemille ja keskeisille linja-autoliikenteen pysäkeille on mahdollista tulla myös pyörällä tai autolla.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Joukkoliikenteen vaihtopaikka edistää sujuvien vaihtoyhteyksien toteuttamista pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen ja kehysalueen säteittäisten linjojen välillä ja näin parantaa saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Liityntäpysäköintialueet vähentävät erityisesti ruuhka-ajan liikennettä pääkaupunkiseudun sisään tuloväylillä.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Tehokas joukkoliikennejärjestelmä edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja vähentää hiilidioksidipäästöjä hillitsemällä henkilöautoliikenteen kasvua.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Joukkoliikenteen kehittäminen vähentää investointitarvetta tieverkkoon, mutta edellyttää investoimista joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen operoimisen rahoitustarve lisääntyy, mutta kasvu on käyttäjämäärän kasvua hitaampaa johtuen järjestelmän tehostumisesta. Henkilöautoliikenteen kustannukset asukasta kohden alentuvat liikenteen määrän vähentymisen myötä. Kokonaisuutena liikenteen kustannukset asukasta kohden alentuvat.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Tehokas ja toimiva liikennejärjestelmä edistää asumisen, työpaikkojen ja palvelujen keskinäistä saavutettavuutta, vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja mahdollistaa joukkoliikenteen ja palvelujen tason ylläpidon ja kehittämisen. Yksityisautoilun vähentyminen pienentää liikenteestä syntyviä meluhaittoja. Tehokas liikennejärjestelmä laajentaa asuinpaikan valintamahdollisuutta, ja liikennejärjestelmän kautta on mahdollista saavuttaa erilaisia ja monimuotoisia elinympäristöjä. Liityntäpysäköinti parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta erityisesti hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa, jossa ei saada järjestettyä muuten tehokasta joukkoliikennettä.

5.2.5. Viherjärjestelmä

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Viherjärjestelmän suunnittelun lähtökohtana 2. vaihemaakuntakaavassa on voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen viherjärjestelmä, joka pääsääntöisesti jää voimaan. Viherjärjestelmään on tehty muutoksia niiltä osin kuin taajamatoimintojen alueisiin, muihin merkintöihin tai suunnittelumääräyksiin tehtävä muutos on edellyttänyt viherjärjestelmän merkintöjen uudelleentarkastelua. Lisäksi Natura 2000 -verkostoa on päivitetty. Itä-Uudenmaan alueella tehdyissä muutoksissa on käytetty Uudenmaan maakuntakaavan merkintöjä ja määräyksiä. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) tarkistus vuodelta 2009 korostaa osaltaan ekologista verkostoa, mikä on otettu huomioon tehtäessä muutoksia viherjärjestelmään. Viherjärjestelmä on yksi seuraavilla kaavakierroksilla kokonaisuutena käsiteltävistä teemoista. Maakunnan viherjärjestelmään esitetyt muutokset on esitetty liitekartalla 10.

Yhdyskuntarakenteen kehittäminen ja taajamatoimintojen alueiden esitystavan yhdenmukaistaminen on edellyttänyt muutamien virkistysalueiden muuttamista taajamatoimintojen alueiksi tai viheryhteystarpeiksi. Pääkaupunkiseudulla on mahdollistettu uuden asumisen suunnittelu tiheän vuorotarjonnan joukkoliikenteen varaan muun muassa muuttamalla eräitä virkistysaluemerkintöjä (Talin, Kalasataman, Kivinokan*, ja Rastilan alueilla) taajamatoimintojen alueiksi sekä viheryhteystarvemerkinnoiksi. Kaavaa laadittaessa on alueiden eri käyttötarpeita sovitettu yhteen, kuten maankäyttö- ja rakennuslain maakuntakaavan sisältövaatimukset edellyttävät. Maakunnallinen viheryhteystarve on otettava huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sekä virkistyskäytön että ekologisen verkoston näkökulmasta. Osa taajamatoimintojen alueista voi jäädä rakentumatta ja toteutua paikallisina virkistysalueina. Virkistysalueiden koko ja tarkempi sijainti ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Viheryhteystarve- ja taajamatoimintojen alue -merkintöjen määräyksillä veloitetaan yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja viranomais toimintaa ottamaan huomioon myös luontoarvot.

Viheryhteystarvemerkinällä turvataan maakunnallisesti merkittävät viheryhteydet, joiden tarkemmassa suunnittelussa tulee selvittää sekä ekologisen verkoston että virkistysreittien toteut-

tamisen tarve ja mahdollisuudet. Voimassa olevien maakuntakaavojen viheryhteystarpeiden tarkistuksia on tehty silloin, kun niihin liittyvää aluetta on muun maankäytön osalta muutettu. Viheryhteystarvemerkinää käytetään soveltuvilta osin myös maakunnallisten luontoarvojen turvaamisessa muuttuvilla taajamatoimintojen alueilla, koska luontokokonaisuutta ei käsitellä tässä kaavassa. Nykyisin rakentamattomilla alueilla on toteutuksessa enemmän joustoa viheryhteyden sijainnin suhteen, mutta niillä on myös pyrittävä erityisesti turvaamaan yhteyden ekologinen toimivuus. Taajamatoimintojen alueiden laajennuksissa viheryhteystarpeet on osoitettu pääosin voimassa olevien merkintöjen jatkona. Laajimmat muutokset viheryhteystarpeissa on tehty pääkaupunkiseudun viherkehän pohjoisosiin sekä Hyvinkään taajamaan liittyen.

Viheryhteystarvemerkinää ei määrittele alueen mitoitusta. Maakuntakaavan kannalta tärkeimmät mitoituksen reunaehdot asettaa yhteyden sijainti kaavan viherjärjestelmässä ja ekologisessa verkossa. Viheryhteys tulee toteuttaa pääsääntöisesti käytävänomaisia ratkaisuja leveämpänä viheralueiden muodostamana kokonaisuutena esimerkiksi taajama-alueen lähivirkistysalueena, puistona tai muuna viheralueena. Viheryhteystarve -merkinnän sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavassa muiden maakuntakaavamerkintöjen tapaan muuttaa tai merkinnästä voidaan myös kokonaan luopua edellyttäen, että maakuntakaavassa yhteysverkostolle asetetut tavoitteet eivät vaarannu. Merkintää on kuvattu laajemmin Uudenmaan maakuntakaavan selostuksessa.

Esimerkiksi Kirkkonummella on osoitettu uutta taajamatoimintojen aluetta kohtaan, joka on nykyisin rakentamaton ja jossa voimassa olevassa maakuntakaavassa on valkoista aluetta sekä maakunnallisen ekologisen verkoston kannalta keskeinen viheryhteys. Viheryhteystarve -merkintä jää voimaan. Kyseinen viheryhteys yhdistää Porkkalan niemeä pohjoisen suuntaan, joten sen ja viereisten taajamatoimintojen alueiden toteutuksessa tulee varmistaa yhteyden toteutuminen riittävän leveänä maakunnallisena ekologisena yhteytenä, myös hirvieläinten liikkumisedellytykset huomioon ottaen.

Ulkoilureitteihin on tehty muutoksia, jos muuhun merkintään tehtävä muutos on sitä edellyttänyt. Ulkoilureittimerkinää ei käytetä taajamatoimintojen alueella vaan maakunnalliset virkistysyhteydet osoitetaan viheryhteystarve -merkinnällä.

* Ympäristöministeriö jätti vahvistamatta 30.10.2014.



Taajamatoimintojen alueen merkinnän poistuessa viherysteystarve on muutettu tarvittaessa ulkoilureitiksi. Hangon Syndalenin puolustusvoimien alueen laajennuttua pohjoiseen on sen kohdalla sijainnut ulkoilureittimerkintä siirretty valtatie 25 pohjoispuolelle. Ratkaisu ottaa huomioon puolustusvoimien aluetarpeet ja toiminnan aiheuttamat rajoitukset muulle alueidenkäytölle.


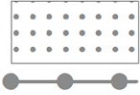

Virkistysalueita on merkitty Porvoon Pirtti-saareen puolustusvoimien toiminnan päätyttyä ja Espoon keskuspuiston yhteyteen Mynttilän asemansseudun kehittämisaluemerkintään liittyen. Maakuntakaavassa osoitetut virkistysalueet ovat ylikunnallisia ja ovat keskeinen osa maakunnan verkostomaista viherjärjestelmää. Virkistysalueeksi osoitetulla alueella on voimassa MRL:n 33§ mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Suojelualueita on osoitettu muutamiin kohtiin. Vantaan Petikonmäen-Hermanskärinkallion alueelle osoitetaan luonnonsuojelualue. Kyseessä

on Uudenmaan maakuntakaavassa vahvistamatta jäänyt taajamatoimintojen alue, jolla sijaitsee arvokas kallioalue. Alueelle on sittemmin perustettu luonnonsuojelualue. Vantaan ja Klaukkalan taajamatoimintojen merkintöjen muutoksien kohdalla on osoitettu luonnonsuojelualueena Lamminsuon laaja luonnonsuojelualue ja vanhojen metsien suojeleohjelmaan kuuluva Riipilän metsät. Näillä molemmilla on maakunnallinen merkitys suunniteltaessa maankäyttöä kuntien rajalla sijaitsevalla alueella. Natura 2000 -verkostoon ehdotettuina alueina on osoitettu valtioneuvoston 1.3.2012 päättämät Vantaanjoki sekä merialueet Hangon ja Porvoon edustalta. Natura 2000 -verkosto on esitetty liitekartalla 11.

Arvokkaana geologisena muodostumana on merkitty Vantaalle Petikonmäki-Hermanskärretin arvokas kallioalue, joka puuttui Uudenmaan maakuntakaavasta.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 Virkistysalue	<p>Merkinnällä osoitetaan yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun tarkoitettuja alueita.</p> <p>Merkintä sisältää virkistysalueella olemassa olevat sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta tarpeelliset kookajakadut ja vastaavat yhdystiet.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	<p>Alue varataan yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava virkistyskäyttödellytyksien säilyminen, alueen saavutettavuus, riittävä palvelu- ja varustetaso sekä ympäristöarvot ja osoitettava maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuvuus virkistysalueella.</p> <p>Virkistysalueiden suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueiden ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta.</p> <p>Virkistysalueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa vaikutusten arvioinnin perusteella yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta tarpeellisia paikallisia väyliä ja yhdyskuntateknisen huollon laitteita ja rakenteita. Välttämättömien väylien suunnittelussa on turvattava virkistysyhteyksien mahdollisimman esteetön ja turvallinen jatkuminen.</p>
 Viheryhteystarve	<p>Merkinnällä osoitetaan virkistysalueverkostoon ja ekologiseen verkostoon kuuluvat viheryhteydet ja -alueet.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet, alueen maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen sekä lajiston liikkumismahdollisuudet.</p> <p>Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.</p>
 Ulkoilureitti	<p>Merkinnällä osoitetaan taajamatoimintojen alueiden, luonnonsuojelualueiden ja virkistysalueiden ulkopuoliset maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät ulkoilureitit. Merkintä on ohjeellinen ja linjaus osoittaa ensisijaisesti yhteystarpeen.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ulkoilureittien toteuttamisedellytykset maakunnallisesti ja seudullisesti toimivana reitistöinä.</p> <p>Yksityiskohtaisessa reittisuunnittelussa on pyrittävä hyödyntämään olemassa olevan tiestön ja poluston käyttömahdollisuuksia. Taajamissa ja virkistysalueilla ulkoilureitit on johdettava alueiden sisäisille ulkoilun ja kevyen liikenteen väylille.</p>

 <p>Luonnonsuojelualue</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan luonnonsuojelulain nojalla suojeltuja tai suojeltaviksi tarkoitettuja alueita. Niitä ovat kansallispuistot, luonnonpuistot ja muut luonnonsuojelualueet. Suojelualueiksi on osoitettu myös suojeluohjelmien alueita sekä Natura 2000 -ohjelman alueita siltä osin kuin päätösten yhteydessä on toteuttamiseksi esitetty luonnonsuojelulaki.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	<p>Suojelualueiksi osoitetuille alueille ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- ja ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu luonnonsuojelualue tai tavoitteena on perustaa siitä sellainen. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on osoitettava maakuntakaavakartalle merkittyjen ulkoilureittien jatkuvuus.</p>
 <p>Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue</p>	<p>Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan valtioneuvoston päätöksen mukaiset sekä valtioneuvoston tekemän ohjelman täydennysehdotuksen mukaiset Natura 2000 -ohjelman alueet.</p> <p>Maa- ja vesialueet osoitetaan rasterimerkinnällä ja jokikohteet viivamerkinnällä.</p> <p>Luonnonsuojelulain perusteella alueelle tai sen läheisyyteen ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka merkittävästi heikentävät niitä lintudirektiivin tai luontodirektiivin mukaisia luonnonarvoja, joiden perusteella alue on otettu ohjelmaan.</p>	<p>Alueidenkäyttö on suunniteltava niin, ettei aiheuteta maa-aineslaissa tarkoitettua kauniin maisemakuvan turmeltumista, luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erikoisten luonnonesiintymien tuhoutumista tai laajalle ulottuvia vahingollisia ominaisuuksia luontosuhteissa.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö ja geologiset arvot.</p>
 <p>Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma</p>	<p>Ominaisuusmerkinnällä osoitetut geologiset muodostumat sisältävät merkittäviä maisemallisia ja luonnontieteellisiä arvoja.</p> <p>Merkinnällä osoitetaan harjunsuojeluohjelman mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat harjualueet, vahvistettujen seutukaavojen arvokkaat harjualueet, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kalliomaisema-alueet sekä maakunnallisesti arvokkaat moreenimuodostumat.</p> <p>Alueilla, joille on aluevarausmerkinnällä osoitettu käyttötarkoitus, ensisijaisen maankäyttömuodon määrittelee aluevarausmerkintä.</p>	

Vaikutukset alueiden käyttöön

Viherrjestelmän uusien merkintöjen toteutuminen jäsentää yhdyskuntarakennetta ja niihin kuuluvat alueet muodostavat osan ekologista verkostoa. Virkistys- ja luonnonsuojelualueita koskeva maankäyttö- ja rakennuslain mukainen rakentamisrajoitus vaikuttaa rakentamismahdollisuuksiin näillä alueilla. Virkistysalueet ja osin myös suojelualueet vähentävät virkistyskäyttöpaineita muilla alueilla. Viheryhteystarvemerikintöjen vaikutuksena on myös maankäytön rajoituksia, mutta ne täsmentyvät vasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Lievemmin maankäyttöä rajoittavat arvokkaat geologiset muodostumat. Niiden vaikutus kohdistuu ensisijaisesti maa-aineslain mukaiseen lupaharkintaan. Toteutunut ulkoilureitti rajoittaa muuta maankäyttöä reitin vaatimalla alueella. Vaikutuksen kohdentuminen selviää tarkemmassa suunnittelussa. Natura 2000-alueet saattavat edellyttää suunnitelmilta tai hankkeilta luonnonsuojelulain mukaisia tarkempia vaikutusten arviointeja. Tämä tulee mahdollisesti lisäämään suunnittelu- ja toteutuskustannuksia. Vantaanjoen ja merialueiden uusien Natura-alueiden luontoarvojen turvaaminen toteutuu todennäköisesti ilman merkittäviä ristiriitoja muiden alueidenkäyttömuotojen kanssa.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Viheryhteystarvemerikintä ja Natura 2000-alueet vaikuttavat liikenneväylien suunnitteluun ja toteutukseen ja lisäävät niiden kustannuksia. Liikenneturvallisuutta parantaa viheryhteystarpeiden toteuttaminen niin, että eläinten kulku ohjautuu väylien ulkopuolelle. Viihtyisän ja houkuttelevan kävely- ja pyöräilyverkoston toteuttamisedellytykset paranevat, kun ulkoilureitit, viheryhteydet ja virkistysalueet toteutetaan viheralueina. Virkistysalueiden ja suojelualueiden saavutettavuus edellyttää liikennejärjestelyjä ja niiden virkistyskäyttö lisää myös autoliikennettä. Porvoon Pirttisaaren osoittaminen osittain virkistysalueeksi lisää vesiliikennettä.

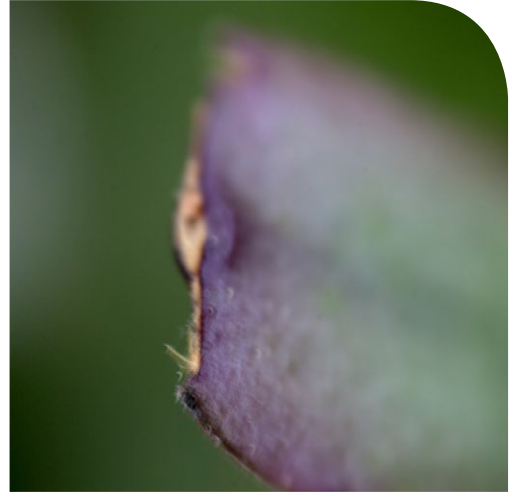
Suojelualueet vaikuttavat rajoittavasti se-

kä liikenneväylien että yhdyskuntahuollon rakenteiden suunnitteluun ja sijoittamiseen. Geologisen muodostuman vaikutus on vähäisempi. Virkistysalueiden ja ulkoilureittien toteuttaminen edellyttää jätehuollon laajentamista myös niille. Viheralueina toteutettavat viherrjestelmän osat parantavat edellytyksiä hulevesien hallintaan erityisesti taajamatoimintojen alueilla.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Viherrjestelmän merkintöjen toteuttaminen mahdollistaa luonnon monimuotoisuuden ja lajiston liikkumisedellytysten säilyttämisen. Luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-alueet ylläpitävät luontotyyppien ja eliölajien suojelun suotuisaa tasoa tai edistävät sen saavuttamista. Ne toteuttavat valtakunnallisiin suojeluohjelmiin perustuvia tavoitteita sekä EU:n luonto- ja lintudirektiivien asettamia velvoitteita. Virkistysalueiden luonnonarvot säilyvät virkistyskäytön oikealla mitoituksella ja ulkoilun ohjaamisella. Luontoalueiden virkistyskäyttö lisää roskaantumisen riskiä. Ulkoilureitti lisää luonnonympäristöön kohdistuvaa kulutusta itse reitillä, mutta voi vähentää sitä muualla.

Viheryhteystarvemerikintöjen toteuttaminen vähentää uusien esteiden rakentamisesta maakunnallisille ekologisille yhteyksille. Nykyiseen tilanteeseen voi tulla jopa parannuksia esimerkiksi jo rakennettujen väylien korjausten yhteydessä. Ekologisen verkoston jatkuvuus paranee erityisesti niillä alueilla, joilla viheryhteystarvemerikintöjä on vahvistettu voimassa oleviin kaavoihin verrattuna, esimerkiksi Hyvinkään taajamaan liittyen. Merkinntät mahdollistavat arvokkaiden luontokohteiden säilymisen osana ekologista yhteyttä ja vahvistavat kaupunkiekologian toimivuutta. Viheralueina toteutuvat osat viherrjestelmästä tuottavat erityisesti kaupunkialueiden tarvitsemia ympäristön hyvää tilaa ylläpitäviä ekosysteemipalveluja. Vaikutus on myönteinen muun muassa ilmanlaatuun ja vesien tilaan. Arvokas geologinen muodostuma säilyttää uusiutumattomia luonnonvaroja ja luonnonperintöä.



Vaikutukset talouteen ja elinkeinoin

Viheralueet edistävät asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä asukasta kohden alhaisin kustannuksin, millä on myönteinen vaikutus muun muassa kuntatalouteen. Virkistysalueiden, luonnonsuojelunalueiden ja ulkoilureittien toteuttaminen aiheuttaa kustannuksia kunta- ja valtiontaloudelle. Myös rakenteiden ja palveluiden ylläpidosta tulee kustannuksia kunnalle, valtiolle tai virkistysalueyhdistykselle. Viheryhteyksien toimivuuden varmistamiseksi tarvitaan joiltain osin uusia rakenteita, kuten liikenneväylien vihersiltoja, joiden kustannukset voivat olla merkittäviä.

Virkistyspalvelujen tuottamisella ja ylläpitämisellä on paikallisesti merkittävä työllistävä vaikutus. Lisäksi yksityisten virkistyspalvelujen, luontomatkailun ja muiden ekosysteemipalvelujen hyödyntämisen edellytykset paranevat. Maisema-arvojen säilyminen tukee myös näitä edellytyksiä. Toisaalta joillekin elinkeinotoiminnoille, kuten metsätaloudelle voi syntyä rajoituksia. Näistä kuitenkin vain osalle on mahdollista saada korvausta erityislainsäädännön kautta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Virkistysalueet ja osittain myös luonnonsuojelunalueet lisäävät asuin ympäristöjen monimuotoisuutta, viihtyisyyttä ja mahdollisuuksia virkistäytymiseen luonnossa. Etenkin suojelunalueet ovat merkittäviä opetus- ja tutkimuskohteita. Viheralueet tuottavat myös erityisesti kaupunkialueilla hyödyllisiä, ympäristön terveellisyttä lisääviä ekosysteemipalveluja, kuten lämpötilan vaihtelun tasaiminen ja ilman puhdistaminen.

Ulkoilureittien toteutuessa seudullisten reittien ja virkistysalueiden saavutettavuus paranee ja mahdolliset häiriöt keskittyvät harvemmille alueille. Myös viheryhteydet lisäävät virkistyskäytön mahdollisuuksia. Hangossa ulkoilureitin siirto mahdollistaa reitin toteuttamisen turvallisempaan ja viihtyisämpään suhteessa läheiseen puolustusvoimien alueeseen. Kasvava virkistyskäyttö voidaan kokea paikallisesti kielteisenä. Maankäytön rajoituksista voi syntyä asukkaille ja maanomistajille tunne elinolojen heikkenemisestä, etenkin viheryhteyksien tarkemman sijainnin määrittelemättömyyden vuoksi. Suojelunalueen toteuttaminen voi rajoittaa asukkaan tai yhteisön totuttuja toimintatapoja.

5.3. METROPOLIMAAKUNNAN KILPAILUKYVYN VAHVISTAMINEN

5.3.1. Teollisuus- ja työpaikka-alueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Teollisuus- ja työpaikka-alueiden suunnittelun lähtökohtana ovat voimassa olevat maakuntakaavat, joissa valtaosa työpaikoista sijoittuu taajamatoimintojen alueille hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Uudenmaan maakuntakaavassa ei ole osoitettu erillisiä työpaikka-alueita. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa on esitetty sekä työpaikka-alueita että työpaikka-alueen pitkän aikavälin laajenemisalueita. Nämä molemmat merkinnät kumotaan osin.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu työpaikka-alueina taajama-alueiden reuna-alueita. Alueet on tarkoitettu ensisijaisesti sellaisille työpaikoille, jotka eivät laatuunsa puolesta sovellu taajama-alueiden sisään. Suurin osa näistä työpaikka-alueista on voimassa olevien maakuntakaavojen taajamatoimintojen alueita. Näiden alueiden osalta taajamatoimintojen merkintä kumotaan ja muutetaan työpaikka-alueeksi. Kukin työpaikka-alue muodostaa selkeästi oman erillisen tai esimerkiksi liikenneväylien muusta taajamasta erottaman kokonaisuuden. Näille alueille ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa merkittävää määrää uutta asumista.

Vantaan Aviapolis-alue on osoitettu taajama-alueen sijaan työpaikka-alueena. Muista erikseen merkityistä työpaikka-alueista poiketen alue on kuitenkin tarkoitettu myös toimistotyöpaikoille. Kehäradan läheisyydessä sijaitseva työpaikka-alue kannattaa hyödyntää sellaiseen työpaikkarakentamiseen, joka edellyttää hyviä joukkoliikenneyhteyksiä. Aviapoliksen alue sijaitsee Uudenmaan voimassaolevassa maakuntakaavassa merkityillä lentomelualueilla, joka rajoittaa alueen käyttöä asumiseen.

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu kehittämisperiaatemerkinällä ”maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa” liikenteellisesti edullisia liittymäalueita, jotka on tarkoitettu ensisijaisesti liikenteeseen, matkailuun ja logistiikkaan liittyville tienvarsipalveluille. Nämä merkinnät kumotaan. Osa alueista on osoitettu 2. vaihemaakuntakaavassa työpaikka-alueeksi. Osan on katsottu olevan merkitykseltään paikallisia, mistä syystä työpaikka-alueen merkintää ei ole maakuntakaavassa tarpeen osoittaa.

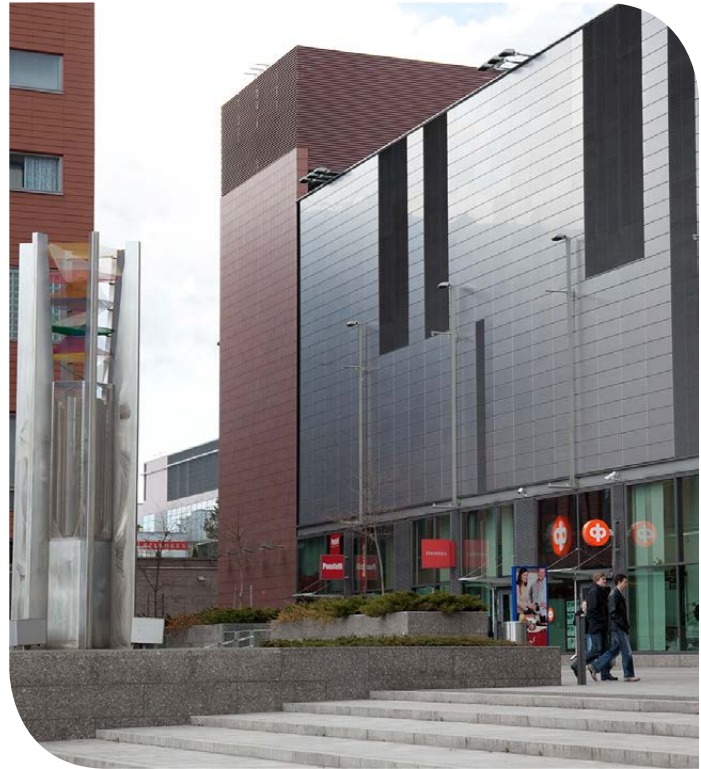
Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu kehittämisperiaatemerkinällä Kehä III:n ympäristöön ”kehäkaupungin kehittämisyöhyke”. Kaavaratkaisun mukaan vyöhykettä kehitetään erityisesti työpaikka-alueena, jolle voidaan sijoittaa myös kaupallisia palveluita. Alueen suunnittelu on maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen edennyt ja mm. kaupallisia palveluita käsitellään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa omana kokonaisuutena. Näin ollen merkintätapa kumotaan tarpeettomana.


Osa työpaikka-alueista, jotka sijoittuvat taajama-alueiden reuna-alueille, on osoitettu **reservialue**-kehittämisperiaatemerkinällä. Alueiden toteuttaminen ajoittuu pääasiassa suunnittelukauden loppupuolelle, mutta toteuttamisen tarkoituksenmukaisuus arvioidaan suhteessa kunnan olemassa olevaan työpaikka-alueiden tarjontaan. Reservialueiden käyttöön ottoon vaikuttavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi kunnan maapolitiikasta tai maanomistuksesta johtuvat syyt, kuntaan sijoittuvan yritystoiminnan laatu tai vaihtoehtoisten työpaikka-alueiden sijainti suhteessa pohjavesialueisiin.

Maakunnallisesti merkittävät luontoarvot ovat olleet eräänä perusteena työpaikka-alueita rajattaessa. Lisäksi maakuntakaava turvaa luontoarvojen huomioon ottamisen työpaikka-alueita koskevan suunnittelumääräyksen kautta.



Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen **teollisuusalueiden** merkinnät on osin yhdenmukaistettu. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan teollisuus- ja varastoalue (T) -aluevarausmerkinnät ja -kohteet sekä ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueen merkintä (TT) kumotaan. Nämä alueet on merkitty 2. vaihemaakuntakaavaan Uudenmaan maakuntakaavan **teollisuusaluemerkinnällä**. Sen sijaan Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa esitetty vaarallisten kemikaalien teollisuus- ja varastoalueita osoittava T/kem-merkintä jää voimaan.

2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu muutamia työpaikka- ja teollisuusalueita, jotka eivät vielä kytkeydy olemassa olevaan yhdyskuntarakentamiseen. Alueet ovat kuitenkin jo osittain rakentuneita tai ne sijaitsevat pidemmällä aikavälillä tarkoituksenmukaisilla laajenemissuunnilla. Näiden alueiden kaavaratkaisua ja kytkeytymistä tulevaisuuden rakentamiseen on kuvattu ja perusteltu tarkemmin kaavaselostuksen liitteessä B.



Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Työpaikka-alue</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan merkittävät taa- jamatoimintojen alueiden ulkopuoliset työpaikka-alueet.</p>	<p>Alue varataan ensisijaisesti työpaikkarakentamiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle ei tule osoittaa merkittävää määrää uutta asumista. Uusi rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä tavalla, joka turvaa ympäristö- ja luonto-arvot sekä ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.</p> <p>Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat seuraavat:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sellaisen vähittäiskaupan, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa, koon alaraja on Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa 30 000 k-m², Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla, Kirkkonummella, Lohjalla, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Porvoossa, Raaseporissa, Sipoossa, Tuusulassa ja Vihdissä 10 000 k-m² ja Askolassa, Hangossa, Inkoossa, Karkkilassa, Loviisassa, Pornaisissa ja Siuntiossa 5000 k-m² ja Lapinjärvellä, Myrskylässä ja Pukkilassa 2000 k-m², ellei selvitysten perusteella erityisesti muuta osoiteta. <p>Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.</p>



<p> Teollisuusalue</p> <p>Teollisuusaluetta koskeva suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan teollisuusaluetta koskevan suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan muun yhdyskuntarakenteen ulkopuolella olevat erilliset teollisuustyöpaikka-alueet. Alueita osoitetaan sellaisia toimintoja varten, jotka toimintansa laadun, ympäristövaikutusten tai muun syyn vuoksi eivät voi sijaita asutuksen välittömässä läheisyydessä.</p>	<p>Alue varataan teollisuustyöpaikkarakentamiseen. Alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa tarkempien selvitysten perusteella ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä teollisuuslaitoksia ja/tai vaarallisia kemikaaleja käsitteleviä laitoksia. Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet. Siltä osin kuin alueella varastoidaan ja/tai valmistetaan polttonesteitä tai muita vaarallisia aineita, alueen ja sen lähiympäristön suunnittelussa on huomioitava varastoinnin aiheuttamat ympäristörisikit. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.</p> <p>Alueen käyttöä suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen tai muu käyttö ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta aluevarauksen rajoittuvalla tai alueen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000-verkoston kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia veden laatuun, määrään, vesitasapainoon tai vesialueen pohjaolosuhteisiin eikä sellaisia melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
<p> Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue</p>	<p>Merkintä on kehittämisperiaatemerkinä.</p> <p>Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä toteutettavat taajama-toimintojen alueet tai työpaikka-alueet.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa toteuttaminen on ajoitettava pääsääntöisesti maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle.</p> <p>Kunta määrittelee alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin ja työpaikkojen osalta suhteessa kunnan muihin käytettävissä oleviin työpaikkatoimintojen alueisiin.</p>

Vaikutukset alueiden käyttöön

Kaavalla voidaan vaikuttaa työpaikka- ja teollisuustoimintojen sijoittumiseen yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti. Työpaikka- ja teollisuusalueiden aluevarausmerkintä turvaa ja edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kaavan merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat alueille, joilla taajamatoimintojen alue on muuttunut työpaikka-alueeksi. Muutos rajaa alueidenkäytön suunnittelun pääasiassa vain työpaikkatoimintojen tarpeisiin. Työpaikkojen reservialueilla muutokset alueidenkäyttöön ovat odotettavissa vasta suunnittelukauden loppupuolella. Toisaalta vaikutukset voivat toteutua jo aikaisemminkin, jos kuntien strateginen maankäyttö sitä edellyttää. Reservialueiden toteutumisen ajankohta ja toteutustapa voi tuoda epävarmuutta erityisesti kunnan maankäytön suunnittelulle. Toisaalta kaava voi tukea kunnan pitkän tähtäimen maankäytön suunnittelua ja suunnitteluresurssien kohdentamista.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Työpaikka- ja teollisuusalueilla on huomattava merkitys liikennemääriin. Paljon raskasta liikennettä aiheuttavat uudet toiminnot aiheuttavat tarpeita erityisesti liittymien parantamiselle sekä uusille eritasoliittymille ja katuyhteyksille. Liikenteen aiheuttamat vaikutukset voivat olla ongelma erityisesti kapeilla taajamien katuverkostoilla. Työvoimavaltaiset työpaikka-alueet vaikuttavat joukkoliikennesuunnitteluun. Maakuntakaavan työpaikka-alueet sijaitsevat pääosin lähellä olemassa olevia taajamia, mikä vähentää tarvetta uusiin yhdyskuntahuollon investointeihin. Lisäksi työpaikka-alueiden sijainti hyvien liikenneyhteyksien varrella voi vähentää työ- ja asuinpaikkojen välistä matkaetäisyyttä.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Työpaikka- ja teollisuustoimintojen aluevaraus muodostaa erilaisia mahdollisten ympä-

ristöhaittojen vaikutusalueita. Vaikutukset voivat kohdistua eri tavoin maaperään, vesistöihin tai ilmakehään. Työpaikka- ja teollisuusalueen vaikutukset luontoon ja ympäristöön riippuvat siitä, millaista toimintaa alueella harjoitetaan. Tapauskohtaisia vaikutuksia arvioidaan mm. ympäristölupamenettelyn yhteydessä. Alueiden toteuttamistavasta riippuen voi toiminnalla olla hyvin suuriakin vaikutuksia hulevesien kertymiseen ja viirtauksiin ja sitä kautta alueen pohjaveden ja vesistöjen laatuun sekä ekologiseen tilaan. Uusilla alueilla on vanhoja alueita paremmat edellytykset parantaa hulevesien hallintaa ja vähentää muitakin ympäristöhaittoja.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Työpaikka- ja teollisuusalueilla on myönteinen vaikutus elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Maakuntakaavan työpaikka-alueet tarjoavat erilaisia vaihtoehtoisia alueita yrityksille. Yhdessä nämä vahvistavat metro-poliialueen ja koko maakunnan kansallista ja kansainvälistä kilpailukykyä. Laajat työpaikka-alueet tukevat yritysten verkostoitumista, mikä mahdollistaa mittakaava- ja synergiaetujen saavuttamisen. Teollisuusalueiden sijainti lähellä satamia on logistisesti ja taloudellisesti tehokasta. Tällä on myönteinen vaikutus yritysten talouteen ja kilpailukykyyn.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Maakuntaan sijoittuva teollisuus ja muu elinkeinotoiminta vaikuttaa myönteisesti työllisyyteen ja asukkaiden toimeentuloon. Toisaalta teollisuustoiminnan aiheuttamat mahdolliset ympäristöhaitat voivat vaikuttaa haitallisesti asukkaiden elinoloihin. Mahdollisia haittavaikutuksia vähentää toimintojen sijoittaminen taajamien ulkopuolelle riittävän suurina yksikköinä sekä suunnittelumääräykseen sisältyvät veloitteet ottaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon ympäristö-, luonto- ja kulttuuriarvot.

Kansalliset ja kansainväliset yhteydet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa varaudutaan nopeaan raideyhteyteen Helsingistä itään ja länteen, kuten valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät. Näiden päätösten merkintätapa ja ohjaavuus alempiasteiseen suunnitteluun poikkeavat toisistaan johtuen laadittujen selvitysten tasosta ja suunnitteluperiaatteista. Espoo–Lohja–Salo–radan maakuntakaavavaraus perustuu Liikenneviraston teettämään alustavaan yleissuunnitelmaan ja siihen liittyvään YVA-lain mukaiseen arviointimenettelyyn, jonka yhteydessä on ollut laaja lausuntokierros ja osallisten kuuleminen. Nopean Itäradan suunnittelussa on kehitetty yhteistyössä Liikenneviraston kanssa prosessia, jossa uuden, pitkällä aikavälillä toteutettavan väylähankkeen maastokäytävästä voidaan päättää maakuntakaavan laadinnan yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien selvitysten ja vuorovaikutuksen perusteella. Hankkeeseen liittyvä ratalain ja YVA-lain mukainen menettely toteutetaan myöhemmin vasta lähempänä hankkeen toteuttamista.

Varautuminen nopeaan raideyhteyteen Espoosta Lohjan ja Salon kautta Turkuun (ESA-rata)

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen uusi raideyhteys Helsingin ja Turun välillä on Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa osoitettu ohjeellisena yhdysratana välillä Espoo–Lohja sekä liikenteen yhteystarve -merkinnällä Lohjalta eteenpäin Salon suuntaan. Espoo–Lohja–Salo–radan eli niin kutsutun ESA-radon suunnittelun lähtökohtana on ollut tarkentaa voimassa olevaa maakuntakaavan linjausta ja osoittaa linjaus myös Lohjalta eteenpäin, koska keskeneräinen suunnittelutilanne on vaikeuttanut alueen kunta-kaavoitusta. 2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu Helsingin ja Turun välisen ratayhteyden tarkempi sijainti päätöksenä ja yhteystarvemuodoksi kumotaan tarpeettomana.

Mahdolliseen toteuttamisajankohtaan ja maakuntakaavan esitystarkkuuteen nähden nopealle raideyhteydelle on tehty varsin tarkat suunnitelmat ja laajat vaikutusten arvioinnit. ESA-ratahankkeesta vastaava Liikennevirasto on laatinut radalle alustavan yleissuunnitelman (AYS) ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) Espoon ja Salon välillä. YVA-menettelyn tehtävänä on tuottaa tietoa vaihtoehtojen vaikutuksista päätöksentekoa varten. Vuoden 2010 lopussa valmistuneen YVA-menettelyn aineistot palautteineen sekä yhteysviranomaisen (Uudenmaan Ely-keskus) arviointiselostuksesta antama lausunto ovat olleet keskeistä valmisteluaineistoa maakuntakaavatyössä linjaus-

YVA-menettelyssä selvitettiin linjausvaihtoehtojen ympäristövaikutuksia kahden päävaihtoehtojen (E ja M) ja usean alavaihtoehtojen (Ee, Mk, Mp) välillä. Lisäksi vaikutuksia vertailtiin O+-vaihtoehtojen eli Rantaradan parantamisen kanssa (ks. kuva 24 tutkituista linjausvaihtoehtoista).

Mikään tutkituista vaihtoehtoista ei osoittautunut vaikutuksiltaan ylivoimaisesti muita paremmaksi. Uudenmaan maakunnan puolella tutkituista linjausvaihtoehtoista Ee osoittautui muihin vaihtoehtoihin verrattuna erityisen huonoksi etenkin maankäytön kehittämisen, ihmisten elinolojen, viihtyisyyden ja meluvaikutusten kannalta sekä kulttuuriympäristöihin kohdistuvien haittavaikutusten osalta, mutta muutoin linjausvaihtoehtojen välillä ei ympäristövaikutusten suhteen tullut esiin merkittäviä eroja.

Varsinais-Suomen alueelle sijoittuvien linjausvaihtoehtojen välillä eroja oli hiukan enemmän muun muassa topografiaan, maankäyttöön, luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöihin kohdistuvissa vaikutuksissa sekä mahdollisuuksissa toteuttaa lähiliikenteen asemapaikkoja.

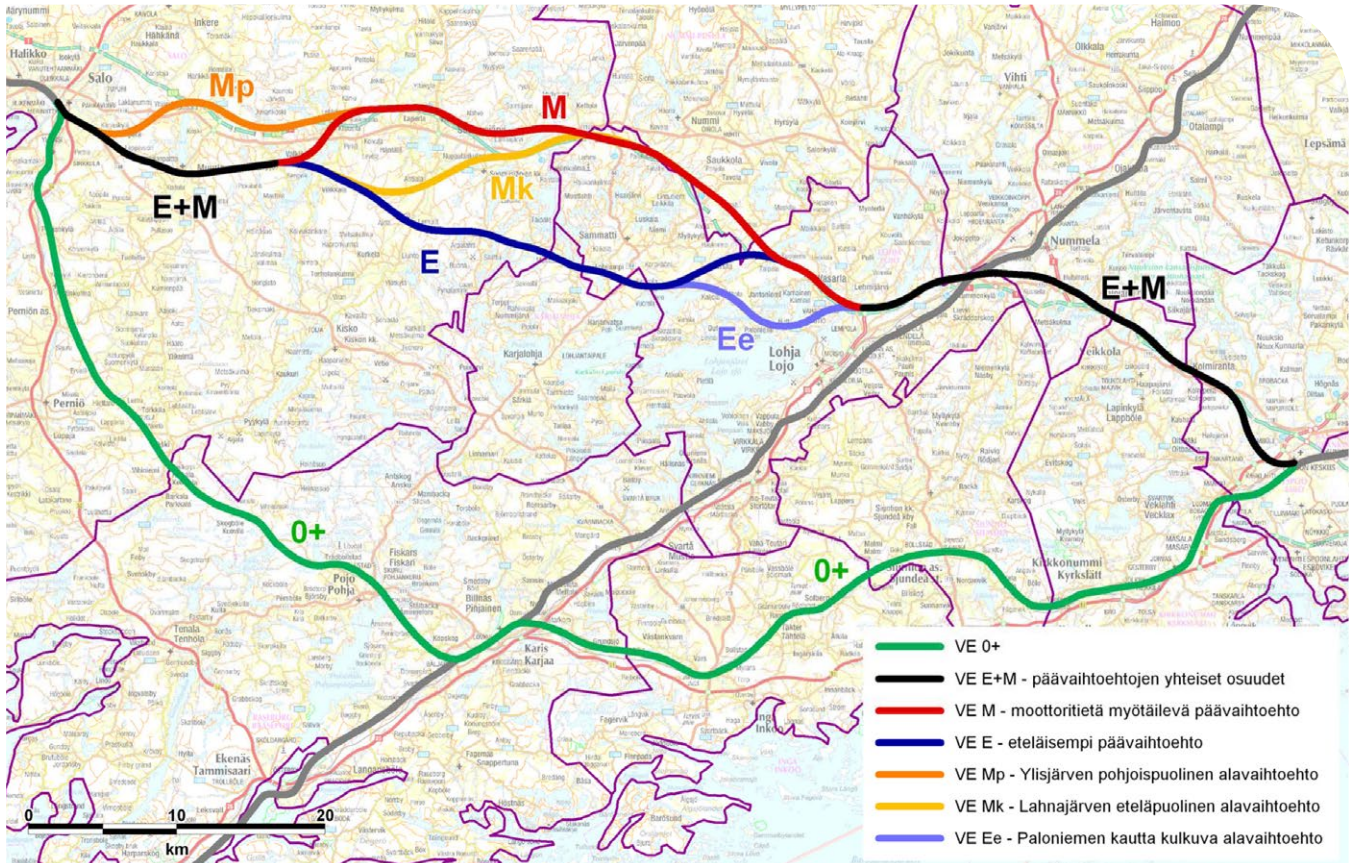
Monet tutkittujen linjausten yksittäisistä vaikutuksista eivät ole täysin ehdottomia vaan niitä on mahdollista ehkäistä ja lieventää. Linjausvaihtoehtoa valittaessa vaikutuksia vertailtiin kokonaisuutena koko linjauksen pituudelta molempien maakuntien alueella.

ta valittaessa. Lisäksi Uudenmaan liitto on laatinut selvityksen ratalinjan vaikutuksista Nuuksion Natura-alueeseen.

YVA-menettelyn yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta joulukuussa 2010 antaman lausunnon mukaan arviointiselostus on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla, antaa riittävät tiedot hankkeesta ja sen vaikutuksista, sekä valmiudet kaavoituksen eteenpäin viemiseen maakuntakaavan tarkkuustaso huomioiden.

Maakuntakaavoihin esitettävä ratalinjaus valittiin keväällä 2011 yhteistyössä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntaliittojen, alueen kuntien sekä hankkeesta vastaavan Liikenneviraston kesken. Kaavaratkaisujen valinta perustuu alustavassa yleissuunnitelmassa yksityiskohtaisesti suunnittelujen vaihtoehtojen vaikutuksiin, jotka on keskeisiltä osin tuotu esille YVA-arviointiselostuksessa.

Ensimmäisessä vaiheessa valinta tehtiin päävaihtoehtojen (E ja M) välillä. E18-moottoritietä myötäilevään linjausvaihtoehtoon M päädyt-



Kuva 24. ESA-radan tutkitut linjavaihtoehdot. Uudenmaan puolella valittiin linjaus M, joka jatkuu Varsinais-Suomen maakunnan puolella linjauksena Mk. Espoon ja Lohjan välinen osuus E+M on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa ja tarkentunut nyt laaditun alustavan yleissuunnitelman myötä.
Lähde: Liikennevirasto 2010.

tiin kokonaistarkastelun perusteella. Jo alustavaa yleissuunnitelmaa laadittaessa linjavaihtoehdot oli pyritty suunnittelemaan siten, että aiheutuvat ympäristövaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset. Kaavaratkaisulla pyritään minimoimaan haitalliset kokonaisvaikutukset.

Valitussa ratkaisussa liikenneväylien aiheuttamat haitat kohdistuvat Uudenmaan alueella pääasiassa keskitetysti samaan maastokäytävään eikä uusia maastokäytäviä tarvitse avata. Kielteisiä vaikutuksia lähialueilla aiheutuu radan pirstoessa luonto- ja kulttuuriympäristöjä. Asumiselle haittaa aiheuttavat eniten raideliikenteen melu ja radan näkyminen maisemassa. Monet tutkittujen linjauksen yksittäisistä vaikutuksista eivät ole täysin ehdottomia, ja haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä tai ainakin lieventää.

Päävaihtoehdon M alavaihtoehdot M, Mk ja Mp sijoittuvat lähes kokonaisuudessaan Varsinais-Suomen alueelle ja vaihtoehto on valittu Varsinais-Suomen maakuntakaavoituksessa. Varsinais-Suomen puolella linjaus jatkuu vaihtoehdon Mk mukaisena. Alavaihtoehdon valintaa on kuvattu ja perusteltu Salo-Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavan selostuksessa. Ympäristöministeriö vah-

visti Salo-Lohja -ratalinjan vaihemaakuntakaavan 4.12.2012.

M-vaihtoehdon mukainen linjaus osoitettiin Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa keväällä 2011. Uudenmaan maakuntahallitus otti kantaa linjaukseen kaavaluonnoksen nähtävillään jälkeen syksyllä 2011 antaessaan lausuntonsa Varsinais-Suomen Salo-Lohja-ratalinjaa käsittelevästä vaihemaakuntakaavan ehdotuksesta (26.09.2011, MHS § 113). Maakuntahallituksella oli kannanottoa antaessaan käytettävissään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksesta annetut mielipiteet ja lausunnot.

ESA-radan jatkosuunnittelusta ei ole päätöksiä. YVA-selvityksen ja nykytiedon mukaan ratayhteyden toteuttaminen ei nykytilanteessa ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa, mutta tilanne voi pitkällä aikavälillä tulevaisuudessa muuttua. Nopeana yhteytenä kehitetään toistaiseksi nykyistä Rantarataa. Karjaan kautta kulkevan Rantaradan parantamista on selvitetty Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikennevirasto) vuonna 2008 valmistuneessa selvityksessä.

ESA-radan linjaus täsmentyy myöhemmin tarkemmassa jatkosuunnittelussa lähempänä hank-

keen toteutusajankohtaa. Tällöin myös vaikutusten arvioinnit tarkentuvat, kun tiedetään miten hanke aiotaan toteuttaa. Radan suunnittelun osalta seuraava suunnitteluvaihe on ratalain mukainen yleissuunnitelman laadinta. Radan toteuttaminen edellyttää monia muita suuria kynnysinvestointeja, kuten Pisara-radana ja Espoon kaupunkiradan toteutumista. ESA -rata on mahdollista toteuttaa myös vaiheittain palvelemaan taajamajunalii-kennettä Espoo–Lohja-välillä. Lohjan keskustaan suuntautuvan taajamajunaliikenteen tarpeisiin on osoitettu ESA-radalta erkaneva lyhyt yhdys-rata Hanko–Hyvinkää-radalle. Lohjan nykyisen keskustan raideliikenneyhteys edellyttää lisäksi muitakin investointeja Hanko–Hyvinkää-radalta keskustaan kulkevaan, nykyisin teollisuusraiteena toimivaan rataan.

Päärata-merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Kunnan on rakennuslupaharkinnassa arvioitava vaikeuttaako rakentaminen maakuntakaavan toteutumista ja mikäli vaikeuttaa, viranomaisen harkitsee, aiheutuuko rakennusluvan epäämistä huomattavaa haittaa luvan hakijalle. Haitan merkittävyys arvioidaan aina tapauskohtaisesti. Maakuntakaavan oikeusvaikutuksia on selostettu tarkemmin luvussa 6.

» **Espoo–Saloo-oikorata, Ympäristövaikutusten arvioinnin menetelmä, arviointiselostus**, Liikennevirasto. 2010

» **Yhteysviranomaisen lausunto**, Uudenmaan ELY-keskus. 2010.

» **Natura-arviointi osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaa**. Kaavaehdotuksen vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen. Uudenmaan liitto 2012.

» **Rantaradan Helsinki–Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys**, Ratahallintokeskus. 2008.

» **Saloo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaava 12.12.2011**, Varsinais-Suomen liitto. 2011.

» **Ympäristöministeriön vahvistamis päätös Saloo–Lohja-ratalinjan vaihemaakuntakaavasta 4.12.2012**.

Nopea raideyhteys Helsingistä itään

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa idän suunnan uusi raideyhteys on osoitettu ns. Heli-radana linjauksena, joka erkanee pääradasta Helsingin Tapanilassa ja suuntautuu sieltä E18-maastokäytävässä kohti Porvoota ja edelleen idän suuntaan. Kaavojen valmistumisen jälkeen Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikennevirasto) toimesta valmistui vuonna 2008 esiselvitys

”Helsinki–Pietari-rautatieteyhteyden kehittäminen”. Selvityksessä nostettiin esiin vaihtoehto, jossa itärata suunnattaisiin Heli-linjauksen sijaan Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta hyödyntäen alkuosuudeltaan nk. Lentorataa. Vaihemaakuntakaavatyön aikana on jatkettu tämän vaihtoehdon selvitystä ja vertailua.

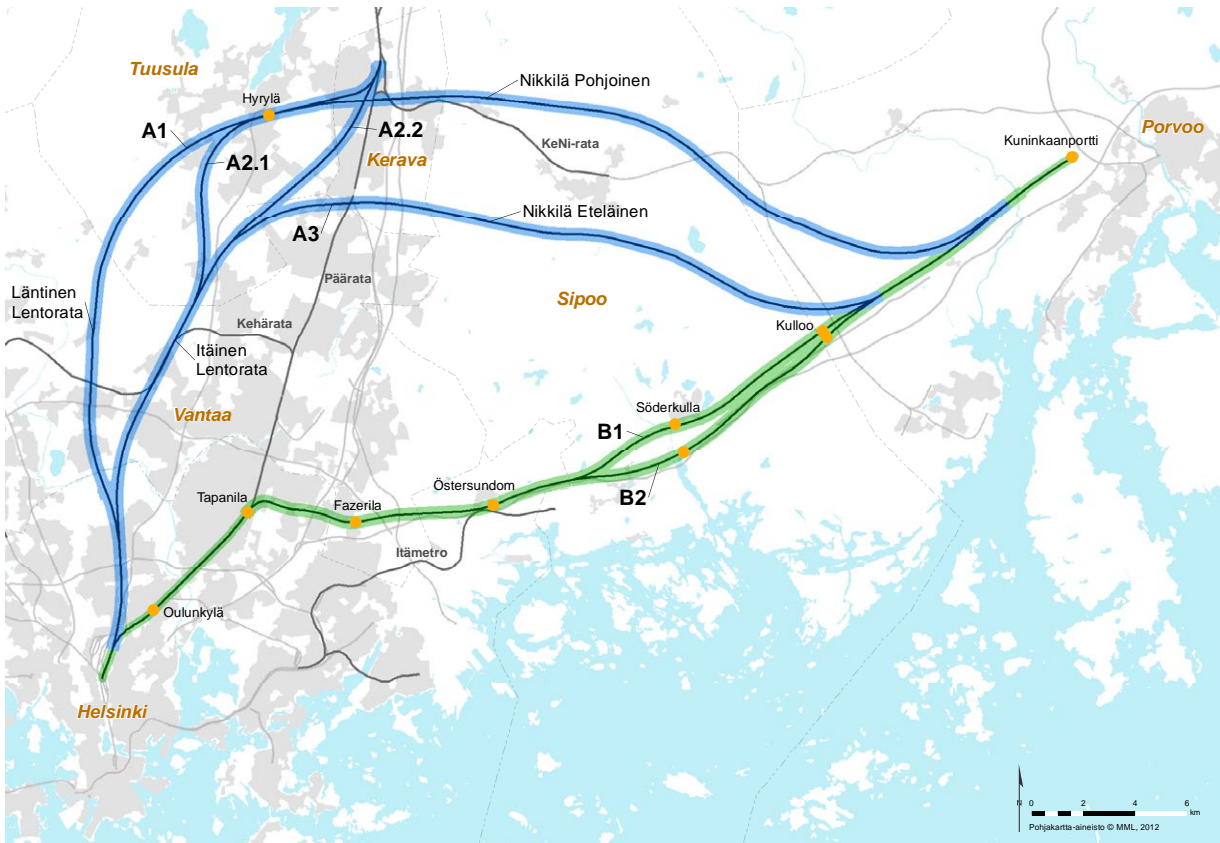
Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa esitettiin kaksi päävaihtoehtoa nopealle raideyhteydelle Helsingistä itään välillä Helsinki–Porvoo, ns. Heli-vaihtoehto ja lentoaseman kautta kulkeva vaihtoehto. Lentoaseman kautta kulkevalle vaihtoehdolle esitettiin lisäksi useampia alavaihtoehtoja. Vaihtoehtojen linjaukset ja niiden keskinäinen vertailu on kuvattu Liikenneviraston johdolla laaditussa selvityksessä. Selvitetyt vaihtoehdot on esitetty kuvassa 25.

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään**. Selvitys maakuntakaavaaluonnosta varten. Väliraportti. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011.

Vertailussa lentoaseman kautta kulkevan vaihtoehdon myönteisinä vaikutuksina pidettiin sitä, että näin muodostuu vaihdoton kaukojunayhteys Pietarista ja Itä- ja Pohjois-Suomesta Helsingin lisäksi myös lentoasemalle. Lentorataosuus voidaan toteuttaa jo ennen yhteyttä pääradalta Porvoon suuntaan. Lentorata vapauttaa lisäksi raidekapasiteettia lähiliikenteelle ruuhkaisella pääradalla Keravan eteläpuolella. Kielteisinä vaikutuksina pidettiin sitä, että linjaus tuo uuden liikennekäytävän sekä melu- ja estevaikutuksia ja sijoittuu näkyvästi maisemaan Sipoon ja Porvoon peltoaukeilla.

Eteläisen vaihtoehdon hyvinä puolina pidettiin sitä, että se sijoittuu pääosin olemassa olevaan Porvoon moottoritien maastokäytävään ja että rata on jo lainvoimaisissa kaavoissa. Haittapuolena pidettiin, että radasta ei muodostu suoraa kaukojunayhteyttä lentoasemalle. Linjaus ei myöskään ratkaise pääradan välityskykyongelmaa. Eteläisen ratavaihtoehdon toteuttaminen edellyttää myös vähintään yhden lisäraiteen pääradalle välille Tapanila–Pasila tai Lentoradan toteuttamisen. Lisäksi vaihtoehdon toteuttamiseen liittyy epävarmuutta Fazerilan pohjavesialueen lainvoimaisessa suojelusuunnitelmassa esitetyn rakentamisrajoituksen vuoksi.

Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 24.10.2011 luonnoksesta saadun palautteen ja laaditun vertailun perusteella kaavaehdotuksen laadinnan pohjaksi, että Helsingistä itään suuntautuva nopea kaukoratayhteys Helsingin ja Porvoon välillä linjataan lentoaseman kautta. Linjausta täsmennetään ehdotuksen valmistelun yhteydessä luonnoksessa esitettyjen vaihtoehtojen pohjalta ja kaavaehdotukseen tuodaan ainoastaan yksi ohjeellinen linjaus. Samassa yhteydessä maakuntahallitus päätti, että kaavaehdotuksen laadinnan yhte-



Kuva 25. Nopea ratayhteys Helsingistä itään: Vaihtoehtojen maastokäytävät (A-vaihtoehdot sinisellä, B-vaihtoehdot vihreällä).
Lähde: Liikennevirasto 2011.

ydessä selvitetään, miten Porvoon suunnan joukkoliikenne voidaan tulevaisuudessa hoitaa osana seudun joukkoliikennejärjestelmää.

Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä lentoaseman kautta kulkevan linjauksen alavaihtoehtoja tarkennettiin ja vertailtiin edelleen.

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään.** Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012.

Vertailuun perustuen Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu linjaus, joka kulkee Pasilasta nykyisen Helsinki–Vantaan lentoterminaalin, Keravan sekä Nikkilän taajaman pohjoispuolen kautta kohti Porvoota. Linjaus sijoittuu tunneliin Pasilasta Sipoon Talman itäpuolelle asti. Nykyisen lentoterminaalin kautta kulkevaa linjausta puoltaa se, että mahdollisen uuden Viinikkalan terminaalin kautta kulkevan linjauksen alueella olisi enemmän todennäköisiä vaikutuksia pinta- ja pohjavesiin. Lisäksi linjaus sijoittui Päijänne-tunnelin sekä valtioneuvoston 1.3.2012 esittämän Vantaanjoen Natura-alueen tuntumaan. Myös Finavian näkökulmasta nykyisen terminaalin kautta kulkeva vaihtoehto on parempi.

Linjauksen suuntaaminen Keravan kautta antaa mahdollisuuden toteuttaa tulevaisuudessa vaihtoasema pääradan juniin. Nikkilän pohjoisosien kautta kulkevalla maastokäytävällä vältetään lisäksi Nikkilän eteläpuolella olevan valtakunnallisen kulttuuriympäristön pirstominen.

Porvoosta itään linjaus noudattaa Itä-Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa esitettyä linjausta. Linjaus on muutettu ohjeelliseksi. Ohjeelliseen linjaukseen ei sisälly maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukaista rakentamisrajoitusta. Maakunnan itäosassa radalle on esitetty lisäksi vaihtoehtoinen linjaus Koskenkylästä Kouvolan suuntaan yhteystarvemerkinä. Vastaava yhteystarvemerkinä on Kymenlaakson vahvistetussa maakuntakaavassa Kouvolasta Koskenkylän suuntaan.

Maakuntakaavaan osoitetulla ohjeellisella linjauksella ei oteta kantaa mahdolliseen asemaan Hyrylässä ja Keravalla. Lentoaseman ja Keravan kautta kulkeva ohjeellinen linjaus tunnelissa mahdollistaa jatkosuunnittelussa myös näiden asemien tarpeen selvittämisen. Hyrylän alueen maakuntakaavan taajamaratkaisu ei ole riippuvainen ohjeellisen radan linjauksesta.

Jatkosuunnittelussa tulee selvittää tarkemmin



radan sijainti, tunneliosuudet sekä radan rakentamisesta ja käytöstä aiheutuvat haitat ja niiden lieventämismahdollisuudet. Maakuntakaavaprosessi ei korvaa ratalain ja YVA-lain mukaisia suunnitelmia, selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, jotka hankkeesta vastaava on velvollinen laatimaan, kun radan rakentaminen on ajankohtaista. Tällöin tulee arvioitavaksi myös mahdollisuus kehittää Pietarin ratayhteyttä nykyisellä rataverkolla Lahden kautta.

Maakuntakaava mahdollistaa myös radan vaiheittaisen toteuttamisen esimerkiksi ensin Lento-rata-yhteydellä ja myöhemmin pääradalta erkanevalla Porvoon suunnan yhteydellä.

Porvoon joukkoliikennetarkaisu pitkällä aikavälillä ja ratamerkinnot välillä Tapanila-Porvoo ja Heli-ratavaruksen kumoaminen

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Koska uusi nopea rata esitetään linjattavaksi lentoaseman kautta, on Heli-ratalinjauksen rooli välillä Porvoo-Helsinki arvioitava seudullisen liikenteen näkökulmasta ja suhteessa maakuntakaavan muihin maankäyttö- ja joukkoliikennetarkaisuihin. Arvioinnissa on hyödynnetty aiheesta aiemmin tehtyjä sekä mm. Östersundomin alueen käynnissä olevan yleiskaavatyön selvityksiä.

Helsingistä itään suuntautuvan uuden nopean radan selvityksessä on arvioitu mahdollisuuksia taajamajunien liikennöintiin uuden nopean Itäradan linjauksella sekä taajamajunien matka-aikaa Porvoosta Helsinkiin. Liikennöinnin kannattavuutta ei ole arvioitu. Porvoon Kuninkaanportissa pysähtyviä kaukojunia olisi selvityksen mukaan 1 tunnissa ja taajamajunia 2 tunnissa. Taajamajunan matka-aika Helsinkiin olisi Kuninkaanportista Itäradan kautta n. 40 min ja Heli-ratalinjauksen kautta n. 30–40 min.

Heli-radan investoinnin mielekkyys pelkästään taajamajunaliikenteen tarpeisiin edellyttäisi ruuhka-aikana vähintään 15 min vuorovälillä ajettavia junia. Jotta investointi muodostuisi kannattavaksi, tulisi Porvoon ja Söderkullan välillä olla enemmän maankäyttöä. Riittävä kysyntä voisi muodostua jos alueelle saataisiin muodostumaan yhteensä

n. 30 000 asukkaan taajamarakenne, joko tiiviisti usealle asemanseudulle tai laajentamalla ja tiivistämällä merkittävästi Söderkullan taajamaa. Uudet pysähdykset hidastaisivat junaliikennettä ja matka-ajoissa Porvoo (Kuninkaanportti)-Helsinki ei olisi enää eroa verrattuna matka-aikaan nopean Itäradan kautta.

Heli-radan toteuttaminen tulisi mahdolliseksi vasta sen jälkeen kun Pisara-rata ja lisäksi pääradan lisäraiteet Helsingissä tai Lentorata ovat toteutuneet. Heli-linjauksen ratavaraus vaikeuttaa myös alueen maankäytön suunnittelua, erityisesti Helsingin alueella. Lisäksi Fazerilan pohjavesi-alueen kautta kulkevan linjauksen toteuttamiseen liittyy epävarmuutta, sillä alueella on lainvoimainen pohjaveden suoja-alue päätös rakentamisrajoituksineen. Liikennevirasto ja Uudenmaan liitto teettivät kaavaehdotuksen laadinnan aikana ratateknisen selvityksen Heli-linjauksen vaihtoehtoisista erkanemispaikeista pääradalta Helsingin ja Vantaan alueella. Selvityksen perusteella rata voitaisiin teknisesti linjata myös Tapanilaa pohjoisempaa kiertäen Fazerilan pohjavesialue. Radalle ei ole kuitenkaan osoitettavissa yhdyskuntarakenneellisia perusteita

Selvitysten perusteella maakuntakaavan taajamien aluevarausten laajuuteen ja sijaintiin vaikuttanut väestö- ja työpaikkamäärien kasvu ei edellytä Heli-radan linjauksen varaamista maakuntakaavaan mahdolliseen taajamajunaliikenteeseen. Pääradan linjaus Porvoosta (Kuninkaanportti) Keravan kautta Helsinkiin sekä nykyinen ja vahvistettava vahva linja-autoliikenteen tarjonta Porvoon ja Helsingin keskustojen välillä ovat riittävät, jotta alueen kasvu voi tukeutua joukkoliikenteeseen. Sujuva linja-autoliikenne tulee tulevaisuudessa turvata tarvittaessa joukkoliikenne-etuisuuksia lisäämällä. Edellä esitetyn perusteella Heli-radan merkintä kumotaan Porvoon Kuninkaanportin ja Helsingin Tapanilan väliltä.

➤ **Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämisehdotuksia.** Muistio Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa varten. Uudenmaan liiton julkaisu E 122 - 2012.

ESA-radan linjauksen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin erillisessä ympäristövaikutusten arviointiraportissa ja kaavatyöhön liittyvässä erillisessä Natura-selvityksessä. Itäradan linjausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia on selvitetty laajemmin erillisissä kaavaluonnos- ja kaavaehdotusvaiheen raporteissa.

Vaikutukset alueidenkäyttöön

ESA-oikoradan suunnittelulla varmistetaan ratalinjan toteuttamismahdollisuudet ja poistetaan vahvistetun maakuntakaavan yhteystarvemerkinästä aiheutuvia epävarmuustekijöitä. Oikorata vahvistaa toteutukseen maakunnan luoteissuunnan kasvuedellytyksiä Espoosta Vihdin kautta Lohjalle ja edelleen Saloon ja Turkuun. Radan rakentamispäätös mahdollistaisi uusien taajamien käyttöön oton Espoon Histassa, Vihdin Humarissa ja Lohjan pohjoisosissa. Olemassa olevista taajamista Mynttilä, Veikkola ja Nummela voisivat kasvattaa yhdyskuntarakennetta rataan tukeutuen. Edellytyksenä on, että taajamien asukas- ja työpaikkamäärät ovat riittävät taajamajunaliikenteen järjestämiseksi kustannustehokkaasti.

Etenkin Itä-Suomen liikenneyhteydet pääkaupunkiseudulle ja edelleen kansainvälisesti paranevat. Lentorata mahdollistaa kaukoliikenteen junien ajamisen lentoaseman kautta ja vapauttaa ratakapasiteettia pääradalta lähiliikenteen tarpeisiin, mikä avaa uusia mahdollisuuksia pää- ja oikoradan taajamien kehittämiseksi. Itäradalla on välillisesti merkittäviä vaikutuksia myös Uudellemaalle. Porvoo ja Loviisa kytkeytyvät Itäradan myötä rataverkkoon.

Heli-radan kumoaminen heikentää Porvooon mahdollisuuksia nivoutua pitkällä aikavälillä osaksi rannikonmyötäistä raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamanauhaa ja tuo tarpeen suunnitella rakennetta seudulliseen ja paikalliseen linja-autoliikenteeseen tukeutuvaksi.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Uusi nopea ratayhteys Helsingistä Pietariin nopeuttaa Suomen ja Venäjän välistä henki-

löliikennettä. Rata tuo suorat kansainväliset ja kotimaan kaukojunaliikenteen yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

Uudet radat nopeuttavat valtakunnallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä, tuovat uusia taajamia raideliikenteen läheisyyteen ja vähentävät riippuvuutta henkilöautoliikenteestä erityisesti työmatkaliikenteessä ja kaukoliikenteessä. Nopeutuvat lentoaseman kautta kulkevat junayhteydet voivat korvata myös lyhyitä kotimaan lentoja, mikä vähentää liikenteen päästöjä sekä lentoliikenteestä aiheutuvaa melua.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Ratalinjaukset aiheuttavat estevaikutusta ekologisille yhteyksille ja ratalinjaukset rikkovat yhtenäisiä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöalueita esimerkiksi Sipoossa ja Lohjalla. Lohjalla E18-moottoritie muodostaa estevaikutuksen jo entuudestaan, mutta Sipoossa ratalinja on uusi. Kielteisiä vaikutuksia voidaan estää ja lieventää ottamalla huomioon alueiden ominaispiirteet ja käyttämällä erilaisia teknisiä ratkaisuja. Liikenneväylistä aiheutuu merkittäviä muutoksia myös kallio- ja maaperään. Valittu linjaus kiertää maakunnallisia ja valtakunnallisia maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja omaavat alueet.

ESA-oikoradan linjaus sivuaa Nuuksi-on Natura-alueita Selvityksen mukaan radan vaikutukset Natura-alueeseen ovat lähinnä radan rakentamisajan meluhaittoja. Radan pysyvät vaikutukset alueen luontoarvoihin ovat vähäiset.

Itäradan linjaus kulkee osaksi tunnelissa. Pasilan ja Keravan välillä tunnelilla voi olla merkittäviä vaikutuksia pohjavesiin ja vaikutuksia tulee selvittää tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Rata alittaa myös Vantaanjoen Natura-alueen, joka tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja YVA-menettelyssä.

Maan päällisellä rataosuudella on vaikutuksia aiemmin rakentamattomilla alueilla etenkin Sipoossa ja Porvoossa. Rata on linjattu Nikkilän pohjoispuolelta, jotta vältettäisiin haitalliset vaikutukset valtakunnallisiin kulttuuriarvoihin Sipoon kirkon ympäristössä.

Rata ylittää Sipoonjoen Natura-alueen, mutta haitat luontoarvoihin ovat todennäköisesti estettävissä ja lievennettävissä tarkemmassa linjauksen ja toteutuksen suunnittelussa. Rata vaikuttaa myös Sipoonjoen kulttuurimaisemaan ja linjausta ja rakentamisen tapaa suunniteltaessa haittojen lieventämisen ja estämisen keinot tulee arvioida tarkemmin.

Liikenteen yhteystarpeiden vaikutuksia on vaikea arvioida, koska yhteyksien tarve ja sijainti tarkentuvat vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkinnällä on vaikutusta alueella tehtävään maankäytön suunnitteluun.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kansainvälisten yhteyksien kehittäminen on koko maakunnan ja valtakunnan etu. Kaa-va edistää elinkeinoelämän, työntekijöiden ja markkinoiden välistä saavutettavuutta monipuolisten liikenneyhteyksien kautta. Toimivat ja tehokkaat kansalliset ja kansainväliset liikenneyhteydet vahvistavat metropolialueen kilpailukykyä ja edistävät elinkeinotoiminnan edellytyksiä. Toisaalta ratojen rakentamisesta ja ylläpidosta on myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kunta- ja valtiontalouteen

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Asukkaiden liikkumismahdollisuudet paranevat. Liikkumiseen käytettävä aika voi

vähentyä, vaikka nopean ratayhteyden hyödyntäminen mahdollistaa työssäkäynnin useamman keskuksen välillä ja asuinpaikan valinnan kauempaa. Ratalinjauksilla on huomattava vaikutus yhteisöjen elinoloihin tulevilla asemanseuduilla ja toisaalta kauempana sijaitsevilla yhdyskunnissa. Vaikutukset voivat olla osin vastakkaisia erityisesti palvelurakenteeseen ja uuden asutuksen sijoittumiseen. Vaikutukset asukkaisiin ovat erityisen suuret maanpohjan lunastusten seurauksena ratakäytävillä ja ratojen läheisyydessä syntyvien meluhaittojen vuoksi.

Haitallisia vaikutuksia elinoloihin ja viihtyvyyteen, vakituiseen ja loma-asumiseen saatetaan kokea enemmän radanvarsilla kuin nykyisillä tai uusilla asemanseuduilla. Alueille ja kunnille, joissa on rata, mutta ei asemia, on radan rakentamisesta todennäköisesti enemmän haittaa kuin hyötyä. Ratavaraus ja tieto mahdollisesta radan rakentamisesta aiheuttaa osalle asukkaita ja maanomistajille huolta kiinteistöjen ja niiden taloudellisen arvon säilymisestä.

Ratojen rakentamisen aikaiset haittavaikutukset voivat kestää useita vuosia, mutta ovat kuitenkin väliaikaisia ja monelta osin suunnittelulla ja teknisillä ratkaisulla ehkäistävissä tai lievennettävissä.

Helsinki–Tallinna-yhteys

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu liikenteen yhteystarve –merkintä Helsingistä Tallinnan suuntaan. Tavoitteena on kaksoiskaupunkien ja seutujen kilpailukyvyyn ja asukkaiden liikennepalveluiden parantaminen sekä yhteisen suomalais-virolaisen näkemyksen muodostaminen liikennejärjestelmän kehittämisstrategiasta. Strategia liittyy liikenneyhteyksien parantamiseen Tallinnasta ja Venäjältä Baltian maiden kautta Keski-Eurooppaan.

Helsingin ja Tallinnan välisen liikennejärjestelmän kehittämistä tulee selvittää lähtökohtana nykyinen vesi- ja ilmaliikenne sekä sen parantaminen mahdollisilla helikopteri-, lautta- tai rai-deyhteyksillä.

Mahdollisen helikopterikentän sijaintivaihtoehtoja on selvitetty Helsingin alueella Hernesaaren osayleiskaavan laatimisen yhteydessä. Helikopterikentän sijoittumisessa pitää ottaa huomioon helikopteritoiminnan tarpeet Helsinki–Tallinna-yhteyttä laajemmin sisältäen myös Rajavartiolaikoksen tarpeet.

Helsinki–Tallinna-yhteys: vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Toteutuessaan parantuvat liikenneyhteydet mahdollistavat Helsingin ja Tallinnan suunnittelun kohti kaksoiskaupunkia. Vaikutukset riippuvat yhteyden toteutustavoista. Vaikutukset ovat vähäisimmät nykyistä lautta-liikennettä kehitettäessä. Tunneliratkaisu vaikuttaa edellytyksiin käyttää merenpohjaa muuhun maankäyttöön. Helikopteriliikenne rajoittaa muuta maankäyttöä, erityisesti kentän läheisyydessä. Kehittäminen edellyttää uuden helikopterikentän toteuttamista, mikä rajoittaa maankäyttöä erityisesti melun vuoksi kentän välittömässä läheisyydessä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Yhteyksien parantuminen nopeuttaa liikennettä ja tuo nopeus- ja hintatasoltaan erilaisia kulkumuotovaihtoehtoja kaupunkien väliseen liikenteeseen.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Helikopteriliikenteestä syntyy vaikeasti estettävää melua, joka aiheuttaa haittoja asukkaille ja luonnolle, erityisesti kenttien läheisyydessä. Mahdollisen tunnelin rakentamisella on vaikutuksia vedenalaisen luontoon. Myös

tunnelin maanpäälliset rakenteet muuttavat ympäristöä ja liikennevirtoja ja lisäävät liikennemelua. Yhteyden parantaminen lautta-liikenteellä saattaa kasvattaa laivaliikenteen ympäristöriskejä.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Yhteyksien parantuminen luo elinkeinoelämälle uusia mahdollisuuksia ja lisää matkailua kaupunkien välillä. Liikenneyhteyksien parantaminen Keski-Eurooppaan edistää kaupankäyntiä. Mahdollisuudet työvoiman liikkuvuudelle kaupunkien välillä lisääntyvät. Hyvin toteutuessaan yhteydet mahdollistavat työssäkäynnin ja asioinnin kaupunkien välillä ilman tarvetta yöpymiselle. Kustannusvaikutukset vaihtelevat suuresti eri toteutustavoissa.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Liikkumismahdollisuudet Tallinnan kautta Keski-Euroopan suuntaan paranevat. Liikkumiseen käytettävä aika vähenee. Helikopteriliikenteen melulle altistuu huomattava määrä asukkaita. Mahdollisen tunneliratkaisuun liittyvät maaliikenneyhteydet saattavat aiheuttaa merkittävää haittaa asukkaille.

5.3.3. Liikenneväylien merkinnät

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaava-alueiden yhdistäminen on edellyttänyt myös liikenneväylien kaavamerkintöjen yhdenmukaistamista. Maaliikenteen väylien osalta yhdenmukaistaminen tehtiin kumoamalla osin Itä-Uudenmaan maaliikenteen väyliin liittyvät merkinnät ja tuomalla ne samalla sijainnilla Uudenmaan 2. vaihe-maakuntakaavaan käyttäen Uudenmaan vahvistetun maakuntakaavan mukaisia merkintätapoja ja – tarkkuutta. Suunnittelumääräyksiin on tehty pieniä täsmennyksiä sekä erityisesti Natura-arvojen huomioon ottamista korostavia lisäyksiä.

Yhdenmukaistamisen vuoksi Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa osoitetut parannettavat väyläosuudet tai tieluokan muutokset on korvattu Uudenmaan maakuntakaavamerkinnöillä, joilla ei oteta kantaa tarvittavaan parantamis- tai muutostarpeisiin. Eritasoliittymät on osoitettu ainoastaan maakuntakaavassa osoitettavien teiden liittymiin. Koska yhdystieverkko on osoitettu Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa aiemmin esitettyä harvempana, kumotaan maakuntakaavasta myös poistettaviin yhdystiemerkintöihin liittyvät eritasoliittymien kohdemerkinnät.

Moottoriväylän, valtatie/kantatien, seututien, yhdystien ja eritasoliittymän yhteiseen suunnittelumääräykseen on tehty täydennys, jossa korostetaan Natura 2000 -verkoston huomioon ottamista sekä maisema ja pintavesien suojelua. Suunnittelumääräyksen lisäys on tehty Pernajanlahden Natura-alueen arvojen korostamiseksi vt7 (E18) -moottoritien suunnittelussa.

Pääradan, yhdysradan ja seutuliikenteen radan aiemman yhteisen suunnittelumääräyksen sijaan kullekin rataluokalle on laadittu oma suunnittelumääräys ja suunnittelumääräyksiä on tarpeellisilta osin täydennetty Natura-arvoja korostamalla. Päärataan liittyvä lisäys on tehty Espoo-Vihti-Lohjaradan linjausta sivuavan Nuuksion Natura-alueen luonnonarvojen vuoksi.

Natura-arvoihin liittyvä lisäys on tehty myös ohjeellisen tai vaihtoehtoisen linjauksen suunnittelumääräykseen. Uutena ohjeellisenä pääratana on merkitty uusi nopea ratayhteys Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Keravan kautta Porvooseen. Linjaus ylittää Sipoonjoen Natura-alueen ja sen luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Uuden nopean Itäradan linjaus on osoitettu ohjeellisella pääradan ja ohjeellisen liikennetunnelin merkinnöillä. Rataosuus on käytännössä mahdollista toteuttaa Pasilasta lentoaseman kautta Keravan ja pääradan itäpuolelle saakka vain tunnelissa. Vaihemaakuntakaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen ohjeelliseen linjaukseen perustuvalla liikennetunnelille on laadittu oma kaavamerkintä. Merkintä eroaa ulkoasultaan ja suunnittelumääräykseltään liikennetunnelin merkinnästä siten, että liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella ei ole rakentamisrajoitusta. Uusi kaavamerkintä selkeyttää kaavaratkaisua.

Teiden, ratojen ja eritasoliittymien linjauksissa ja merkintätavoissa on otettu huomioon valmistuneet uusimmat suunnitelmat. Niiden perusteella on joko tarkistettu linjauksia tai muutettu ohjeellisuutta osoittanutta merkintää. Esitettäessä tie tai rata ohjeellisen merkinnän sijaan kiinteällä viiva-merkinnällä tai liikennetunnelina, liittyy kyseiseen



merkintään muutoksen jälkeen MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.



Linjausta tai ohjeellisuutta on muutettu seuraavilla tieosuuksilla:






- Mäntsälän läntisen ohikulkutien ohjeellisen linjauksen paikkaa on muutettu Mäntsälän kunnan laatiman tilavaraussuunnitelman mukaiseksi
- Klaukkalan ohikulkutien linjaus esitetään vahvistetun yleissuunnitelman mukaisena.
- Loviisan Atomitien aiempi tieliikenteen yhteystarve osoitetaan ohjeellisella yhdystien linjauksella ELY-keskuksen ja Loviisan kaupungin laatiman tilavaraussuunnitelman mukaisena.
- Porvoon Saaristotie (itäinen ohikulku) osoitetaan aiemman tieliikenteen yhteystarvemerkin sijaan yhdystienä Porvoon kaupungin laatiman yleissuunnitelman mukaisesti.
- Kirkkonummelle kantatielle 51 (Länsiväylä) osoitetaan kaksi uutta eritasoliittymää tiesuunnitelman mukaisesti. Yksi uusi eritasoliittymä osoitetaan Lohjalle valtatielle 25 valmistuneen Hanko-Mäntsälä kehittämisselvityksen mukaisesti.

Aiemmin seutuliikenteen ratana osoitettu Pisara-rata Helsingin kantakaupungissa ja yhdysratana osoitettu Hanko–Hyvinkää-rata on osoitettu pääratoina niiden valtakunnallisen merkittävyyden vuoksi. Pisara-radan linjausta on tarkistettu vahvistetun yleissuunnitelman mukaiseksi ja rata on osoitettu liikennetunnelina. Länsimetro Matinkylästä Kivenlahteen on osoitettu myös liikennetunnelina ja linjausta jatkettu Saunalahteen. Liikennetunneli –merkinnän myötä linjauksen ohjeellisuus poistuu ja merkinnästä seuraa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Espoo–Lohja–Salo-rata on osoitettu pääradan merkinnällä alustavan yleissuunnitelman mukaisesti. Aiempi Espoo–Lohja välin ohjeellinen yhdysratamerkintä ja Lohjalta eteenpäin osoitettu liikenteen yhteystarvemerkitä kumotaan.

Liikenteen yhteystarvemerkinnyt on osoitettu suoralla yleispiirteisellä nuoliviivalla. Sen perusteella ei voi arvioida mahdollisen liikenneyhteyden tarkkaa sijaintia ja toteuttamistapaa. Liikenteen yhteystarpeena esitetään mm. yhteys ohjeelliselta pääradalta Loviisan Koskenkylästä kohti Kouvolaa.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Moottoriväylä</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan moottori- ja moottoriliikennetiet sekä moottorikadut.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	<p>Maakuntakaavakartalle merkitty tieyhteys voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävän perusteellisesti tai toiminnallisesti alemmanluokkaisena.</p> <p>Tiensuunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesien suojeleminen sekä lajiston liikkuminen.</p> <p>Tien, väylän tai liittymän suunnittelussa on huolehdittava siitä, että se ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikenneväylään rajoittuvalla tai sen läheisyydessä sijaitsevalle Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Valtatie/kantatie</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan valta- ja kantatiet sekä niihin liittyvät kadut.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	

 <p>Seututie</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan seututiet ja niihin liittyvät kadut.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p> <p>Seututietä koskevan merkinnän suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan seututietä koskevan merkinnän suunnittelumääräyksen.</p>	
 <p>Yhdystie</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan yhdystiet ja niihin liittyvät kadut, jotka yhdistävät taajamatoimintojen alueita ja kyliä ylempiluokkaiseen tieverkkoon.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p> <p>Yhdystietä koskevan merkinnän suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan yhdystietä koskevan merkinnän suunnittelumääräyksen.</p>	
 <p>Eritasoliittymä</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan eritasoliittymät, jotka yhdistävät maakuntakaavassa osoitettuja teitä ja katuja.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p> <p>Eritasoliittymää koskevan merkinnän suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan eritasoliittymää koskevan merkinnän suunnittelumääräyksen.</p>	
 <p>Päärata</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan pääradat.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p> <p>Päärataa koskevan merkinnän suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan päärataa koskevan merkinnän suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Radan suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viiheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot, pohja- ja pintavesien suojeleminen sekä lajiston liikkuminen.</p> <p>Radan suunnittelussa on huolehdittava siitä, että liikenneväylä ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikenneväylään rajoittuvalla tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Yhdysrata</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan yhdysradat.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p> <p>Yhdysrataa koskevan merkinnän suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan yhdysrataa koskevan suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Radan suunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viiheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot, pohja- ja pintavesien suojeleminen sekä lajiston liikkuminen.</p>



 <p>Liikennetunneli</p> <p>Liikennetunnelia koskevan merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan liikennetunnelia koskevan merkinnän kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan tien tai radan tunneliosuus.</p> <p>Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	<p>Tunnelimerkintä osoittaa seudun yhdyskuntarakenteen, luonnonympäristön, ulkoilumahdollisuuksien ja laiston esteettömän liikkumisen kannalta tarpeellisen liikenneväylän tunneliosuuden.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä pohja- ja pintavesien suojeleminen.</p> <p>Liikennetunnelia suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen tai käyttö ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikennetunnelin linjauksella tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia veden laatuun, määrään, vesitasapainoon tai vesialueen pohjaolosuhteisiin eikä sellaisia muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan tien tai radan ohjeellinen tunneliosuus.</p> <p>Merkintään ei liity MRL 33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoitusta.</p>	<p>Tunnelimerkintä osoittaa liikenneväylän tunneliosuuden ohjeellisen sijainnin. Tunnelin tarkka sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon luonto-, kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot sekä pohja- ja pintavesien suojeleminen.</p> <p>Liikennetunnelia suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen tai käyttö ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikennetunnelin linjauksella tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia veden laatuun, määrään, vesitasapainoon tai vesialueen pohjaolosuhteisiin eikä sellaisia muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehdoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen</p> <p>Liikenneväylän katkoviivamerkintää koskeva suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan liikenneväylän katkoviivamerkintää koskevan suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan vaihtoehtoisia liikenneväylien linjauksia silloin, kun maakuntakaavassa on useampi käyttökelpoinen linjausvaihtoehto. Ohjeellista linjausta tarkoittavalla merkinnällä osoitetaan liikenneväylä silloin, kun väylän tarkka sijainti on ratkaisematta.</p>	<p>Tie- ja radansuunnittelussa on otettava huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteystarpeet, luonnonsuojelu, kulttuuriympäristö, maisema, pohja- ja pintavesien suojeleminen sekä laiston liikkuminen.</p> <p>Tie- ja radansuunnittelussa on huolehdittava siitä, että liikenneväylä ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta liikenneväylään rajoittuvalla tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia pohjavesiin, vesistövirtaamiin, vesiluonnon, vesialueiden pohjaolosuhteisiin, melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Liikenteen yhteystarve</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan liikenteen yhteystarpeet sekä Helsinki-Talinnin välillä liikenneyhteyksien kehittämistarpeet mukaan lukien lautta-, raide- ja helikopteri-yhteydet.</p>	<p>Seuraavat yhteydet on suunniteltava ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helsingin keskustasta Laajasaloon • Sipoon Söderkullasta Porvoon suuntaan • Espoon Kivenlahdesta Kirkkonummen suuntaan • Nurmijärven Klaukkalasta Rajamäelle

Liikenneväylät: vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Ohikulkutiet vähentävät toteutuessaan läpi kulkevaa liikennettä keskustoista ja mahdollistavat tiiviimmän rakentamisen keskustoissa Ohikulkutiet voivat hajauttaa yhdyskuntarakennetta, jos sen varteen alkaa muodostua suunnittelemattomasti uutta maankäyttöä. Metroverkon laajentaminen itään mahdollistaa uuden alueen käyttöönoton joukkoliikenteeseen tukeutuvasti ja Länsimetron jatkaminen luo mahdollisuudet rakentaa metroasemien läheisyyteen tulevat alueet nykyistä tiiviimmiksi.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Uudet tieyhteydet ja eritasoliittymät parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Ohikulkutiet mahdollistavat liikennemäärien vähentämisen, liikenneturvallisuuden sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamisen. Yhdessä tiiviin taajamarakenteen kanssa uudet radat luovat mahdollisuuksia joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamiseen.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Uudet liikenneväylät aiheuttavat estevaikutusta ekologisilla yhteyksillä ja rikkovat yhtenäisiä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöalueita. Ympäristöä haittaava meluvaikutus voi olla monin paikoin merkittävä. Kielteisiä vaikutuksia voidaan estää ja lieventää ottamalla huomioon alueiden ominaispiirteet ja käyttämällä erilaisia teknisiä ratkaisuja. Tämä on erityisesti mahdollista vielä ohjeellisina osoitettavia liikenneväyliä suunniteltaessa. Liikenneväylistä aiheutuu merkittäviä muutoksia myös kallio- ja maaperään. Liikenteen yhteystarpeiden vaikutuksia on vaikea arvioida, koska yhteyksien tarve ja sijainti tarkentuvat vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkinnällä on vaikutusta alueella tehtävään maankäytön suunnitteluun. Toteuttamistavasta riippuen väylillä voi olla hyvin suuriakin vaikutuksia hulevesien kertymiseen ja virtauksiin ja sitä kautta alueen pohjaveden ja vesistöjen laatuun sekä ekologiseen tilaan.

Uusista merkinnöistä merkittävimmät vaikutukset luonnonympäristöihin aiheutuvat

Itäradan, metron ja ESA-radan toteutuessa. Klaukkalan ohikulkutien liittymien toteuttaminen mahdollisesti heikentää maakunnallista ekologista yhteyttä. Lisäksi suunniteltu liittymäalue ulottuu pieneltä osin Vantaan Lamminsuon suojelualueen kohdalle, joten se saattaa aiheuttaa mahdollisesti muutoksia suon vesitalouteen ja voi edellyttää suojelupäätöksen osittaista muuttamista.

Uusien liikenneväylien vaikutukset Natura-alueisiin arvioidaan erillisessä kaavatyöhön liittyvässä Natura-arvioinnissa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Uudet väylät ovat kunta- ja valtiontalouden kannalta merkittäviä investointeja. Kustannusvaikutukset ovat valtakunnallisia. Yhteyksien kehittäminen parantaa alueen sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta, mikä parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Taajamien läpiajon vähentyminen ja ohjaaminen ohikulkuteille parantaa erityisesti raskaan liikenteen sujuvuutta. Kasvavat meluntorjuntavaatimukset ja ekologisen verkoston eheyttäminen sekä pohjavesisuojauskset lisäävät rakentamisen ja ylläpidon kustannuksia.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Kaavaehdotuksen vaikutukset nykyiseen tie-liikenneverkkoon ovat vähäisiä ja pääosin merkintäteknisiä. Asukkaiden liikkumismahdollisuudet säilyvät ennallaan tai paranevat. Palveluiden saavutettavuus paranee. Suurimmat vaikutukset syntyvät uusista ratalinjauksista. Erityisesti nopean ratayhteyden hyödyntäminen mahdollistaa työssäkäynnin useamman keskuksen välillä ja asuinpaikan valinnan kauempaa. Liikenneyhteyksillä on huomattava vaikutus asukkaiden elinoloihin erityisesti raideliikenteen osalta. Vaikutukset asukkaisiin ovat erityisen suuret maanpohjan lunastusten seurauksena ratakäytävillä ja ratojen läheisyydessä syntyvien meluhaittojen vuoksi.

Ohikulkutiet parantavat turvallisuutta ja vähentävät melua taajamissa. Liikenteen vähentyminen alentaa myös taajamien sisäisten väylien estevaikutusta ja tekee taajamista viihtyisämpiä sekä kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevampia kulkumuotoja taajamien sisäisessä liikkumisessa.

5.4. KAUPAN PALVELUVERKON SUUNNITTELEMINEN OSAKSI ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNETTA

5.4.1. Kauppa

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa otetaan huomioon maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaupan lainsäädännön muutokset eli ohjataan seudullisen vähittäiskaupan sijoittumista, mitoitusta, kaupan laatua sekä ajoitusta siten, että seudullisen kaupan sijoittuminen sidotaan muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

Kaupan keskeisiä käsitteitä, kaupan palveluverkon nykytilaa ja lainsäädännön muutosta on käsitelty tarkemmin kaavaselostuksen luvussa 4.5 (Kaupan palveluverkon nykytila).

Kaupan ratkaisun yleiset periaatteet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa määritellään kaupan palveluverkon maakunnalliset periaatteet. Kaupan palveluverkon kokonaisratkaisu koostuu maakunnallisen keskusverkon (kuvattu luvussa 5.2.1), merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita koskevien määräysten muodostamasta kokonaisuudesta, joka esitetään liitekartalla 7a.

Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa vaihemaakuntakaavassa osoitetuille keskustatoimintojen alueille ja vaihemaakuntakaavaan merkityille vähittäiskaupan suuryksikköalueille. Suuryksikköalueet ja osa keskustatoimintojen alueista mitoitetaan ja määritellään seudullisuuden rajat

Vaihemaakuntakaava vahvistaa keskustoja kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa seudullista merkittävää päivittäistavaraa ja muuta erikoistavaran kauppaa. Ratkaisulla tuetaan keskustojen kehittymistä monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittyminä.

Vaihekaavassa osoitettuja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisia, merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita kehitetään sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskustojen ulkopuolelle.

Seudullista kaupan palveluverkkoa täydentää paikallinen palveluverkko, jonka suunnittelusta vastaa kunta. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa voidaan taajamatoimintojen alueille palveluverkon tarpeiden perusteella osoittaa uusia

vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä turvata kehittämisedellytykset olemassa oleville vähittäiskaupan suuryksiköille silloin, kun kyseiset suuryksiköt ovat merkitykseltään paikallisia. Ratkaisulla edistetään kaupan palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen tasapainoista kehitystä, turvataan asukkaiden arjen sujuvuus ja päivittäisten kaupallisten palveluiden saatavuus myös joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Myös asiointimatkat pysyvät kohtuullisina ja liikenteen päästöjä voidaan vähentää.

Kaupan ratkaisun suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksiin on kuvattu kaavaselostuksen lopussa liitteessä C.

Vaihemaakuntakaavan suhde Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoihin

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen keskustatoimintojen aluevaraus- ja kohdemerkinnät kumotaan ja 2. vaihemaakuntakaavassa on esitetty tarkistettu keskusverkko. Keskustatoimintojen alueiden kauppaa koskevat suunnittelumääräykset ovat muuttuneet olennaisesti.

Uudenmaan maakuntakaavan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnät jäävät voimaan lukuun ottamatta Vihdin ja Lohjan rajalla sijaitsevaa Nummenkylän suuryksikköä, joka kumotaan. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan suuryksiköiden molemmat merkinnät (Porvoon Tarmola ja Loviisan länsiosa) kumotaan ja esitetään uudelleen 2. vaihemaakuntakaavassa. Suuryksiköiden suunnittelumääräyksiä on tarkistettu vastaamaan muuttuneen MRL:n vaatimuksia. Samat suunnittelumääräykset koskevat jatkossa sekä jo voimassa olevia että vaihekaavassa esitettyjä suuryksiköitä. Kaupan ratkaisua voidaan tällöin arvioida paremmin kokonaisuutena.

Taustaselvitykset

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä on tehty useita kaupan palveluverkkoselvityksiä ja niiden vaikutusten arviointeja:

- **Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa** -selvityksessä on kuvattu kaupan nykytilaa, tulevaisuuden näkymiä ja arvioitu kaupan vaihtoehtoja maakuntakaavan rakennemallien avulla.
➔ **Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa**, Uudenmaan liiton julkaisu ja E 111 - 2010

- **Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen** –väliraportissa on arvioitu mm. liiketilan lisätarvetta, seudullisuuden rajoja, selvitetty kaupan hankkeita, kuntien kaavatilannetta sekä päivittäistavarakaupassa tapahtuneita muutoksia.
» **Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen**, Uudenmaan liitto, julkaisematon raportti 2011
- **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi** on laadittu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Raportissa on kartoitettu vaihekaavassa esitettyjen vähittäiskaupan suuryksikköalueiden ja pääkaupunkiseudun ulkopuolisten keskustatoimintojen alueiden nykyiset liiketilat. Selvityksessä on arvioitu kaupan mennyttä ja tulevaa kehitystä. Lisäksi on tarkistettu seudullisuuden rajoja sekä esitetty palveluverkon laskennallinen mitoitus ja sen arviointi.
» **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi**, Uudenmaan liitto, julkaistaan 2013

Kaupan palveluverkon kokonaismitoitus

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan liiketilan lisätarve pohjautuu nykyisten ja tulevien uusmaalaisten ostovoimaan. Liiketilan lisätarve koostuu useista muuttujista ja sisältää paljon epävarmuutta. Ostovoiman kasvu on arvioitu aiempaa pienemmäksi, myyntitehokkuuden on kuitenkin arvioitu

yhä kasvavan. Nämä yhdessä vähentävät liiketilan lisätarvetta. Liiketilan lisätarvetta vähentää edelleen se, että kaupan käytöstä poistuvia tai uudella korvautuvia liiketiloja ei ole otettu mukaan laskentaan. Laskennassa käytetty verkkokauppavähennys tarkoittaa, että 10 % ostovoiman kasvusta suuntautuu kiinteiden myymälöiden sijasta verkkokauppaan.

Liiketilan lisätarve vuoteen 2035 on 3,3 miljoonaa k-m² (taulukko C). Kaikki kaavoitettava kaupan ala ei todennäköisesti toteudu, koska osa kauppapaikoista on vaihtoehtoisia tai toteutuu vähemmän kuin on suunniteltu. Siksi laskelmassa on käytetty ns. kaavallista ylimitoituserrointa (1,3). Kaavallinen ylimitoitus huomioiden liiketilan lisätarve on 4,4 miljoonaa k-m². Tästä vähittäiskaupan tarve on 3,5 miljoonaa k-m².

Maakuntakaavan kokonaismitoituksessa on mukana varsinaisen vähittäiskaupan lisäksi myös muut kaupalliset liiketilat, kuten ravintolat, kamppaamot jne. Muun liiketilan osuus on laskettu suuntaa antavasti nykyisen tilanteen mukaan. Maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi mitoituksessa ei ole syytä erottaa muita liiketiloja vähittäiskaupasta, koska nämä liiketilat sijaitsevat yleensä samoissa rakennuksissa kuin vähittäis-

Liiketilan lisätarve vuoteen 2035	
Ostovoima Uudellamaalla 2010	Vähittäiskaupan ostovoima 11,7 mrd € (7700 €/as)
	Autokaupan ja huoltamoiden 4,1 mrd € (2700 €/as)
Väestön kasvu 2010-2035	410 000 asukasta, maakuntasuunnitelmat
Ostovoiman kasvu 2010-2035	Päivittäistavarakaupassa 1 % / vuosi / asukas
	Erikoiskaupassa 2 % / vuosi / asukas
	Kasvuarvio alhaisempi kuin mennyt kehitys
	Kasvu vähittäiskaupassa 10,2 mrd € (86 %)
Kasvu autokaupassa 4,8 mrd € (115 %)	
Ostovoiman kasvu muutettu pinta-alaksi myyntitehokkuudella	Myyntitehokkuus vaihtelee kaupan toimialasta riippuen
Myyntitehokkuuden kasvu + 20 %	Myyntitehokkuuden kasvu pienentää liiketilan lisätarvetta
Liiketilan poistuma 0 k-m ²	Jos poistuma laskettaisiin, liiketilan lisätarve olisi suurempi
Verkkokauppavähennys 10 %	Verkkokauppavähennys pienentää liiketilan lisätarvetta
Liiketilan lisätarve vuoteen 2025	1,7 milj. k-m ² , josta vähittäiskauppaa 1,4 milj. k-m ²
Liiketilan lisätarve vuoteen 2035	3,3 milj. k-m ² , josta vähittäiskauppaa 2,7 milj. k-m ²
Kaavallinen ylimitoitus 1,3	Liiketilarave yhteensä 4,4 milj. k-m ² , josta vähittäiskauppaa 3,5 milj. k-m ²

Taulukko C. Liiketilan lisätarve vuoteen 2035

kauppa.

Liiketilän lisätarpeen suunniteltu sijoittuminen keskustoihin ja niiden ulkopuolisille alueille riippuu kaupan laadusta. Päivittäistavarakauppaa ja muuta erikoistavaran kauppaa suunnataan keskustoihin nykyistä enemmän, kun taas paljon tilaa vaativaa kauppaa suunnataan keskustojen ulkopuolelle.

Kaikkaa laskelman mukaista liiketilän lisätarvetta ei ole sisällytetty maakuntakaavan ratkaisuun vaan osa jää paikallisesti toteutettavaksi. Liiketilän lisätarvelaskelma on esitetty tarkemmin Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi -raportissa.

Seudullisuuden määrittely

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista vähittäiskaupan suuryksikköä tai usean myymälän muodostamaa vähittäiskaupan aluetta, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Seudullisuuden raja kertoo, minkä koon allittavia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai usean myymälän muodostamaa vähittäiskaupan aluetta kunta voi kaavoittaa vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen tai merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden ulkopuolelle.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa määritellään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja erikseen

- sellaiselle vähittäiskaupalle, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle,
- muulle erikoistavaran kaupalle sekä
- päivittäistavarakaupalle.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan seudullisuuden raja vaihtelee 2 000–30 000 k-m²:n välillä riippuen alueesta ja kaupan laadusta. Alarajan määrittelyssä on huomioitu kaupan laadun lisäksi siihen liittyvä myyntitehokkuus sekä kaupan koon edellyttämä ostovoima kohtuulliselta asiointietäisyydeltä. Seudullisuuden rajat maankäyttöluokittain on esitetty suunnittelumääräyksissä ja taulukossa D. Ne ohjaavat kuntakaavoitusta, ellei tapauskohtaisesti tai kunnan palveluverkkosuunnitelman yhteydessä laadituilla selvityksillä erityisesti muuta osoiteta. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa onkin arvioitava vaikutustarkaste-lujen perusteella, onko kyseessä seudullisesti vai paikallisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö. Seudullisuuden raja voi yksityiskohtaisempien selvitysten perusteella olla maakuntakaavassa esitettyä pienempi tai suurempi.

Seudullisuuden alarajan määrittely on kuvattu tarkemmin Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi -raportissa.

Seudullisen kaupan sijoittaminen keskustatoimintojen alueella

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 b §:n mukaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava maakuntakaavassa riittävällä tarkkuudella. Lain perusteluissa todetaan, että enimmäismitoituksen osoittaminen koskee soveltuvin osin myös keskustatoimintojen alueita. Perusteluiden mukaan mitoituksen osoittamisen tapa riippuu olosuhteista ja esimerkiksi suurimpien kaupunkien keskustatoimintojen alueille ei ole aina tarpeen osoittaa enimmäismitoitusta kerrosneliömetreinä, jos kaavan vaikutusten arviointi ei sitä edellytä.

Vaihemaakuntakaavassa esitetään keskustatoi-

Alue	Taajamatoimintojen alueet sekä työpaikka-alueet Vähittäiskauppa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustelluista syistä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle	Taajamatoimintojen alueet Muu erikoistavaran kauppa	Taajamatoimintojen alueet Päivittäistavara-kauppa	Muut alueet Kaikki vähittäiskauppa
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	30 000 k-m ²	10 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Lohja, Mäntsälä, Nurmijärvi, Porvoo, Raasepori, Sipoo, Tuusula ja Vihti	10 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Askola, Hanko, Inkoo, Karkkila, Loviisa, Pornainen ja Siuntio	5 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²

Taulukko D. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksissä esitetyt merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta.



mintojen alueiden enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä ainoastaan keskikokoisille ja pienille kuntakeskuksille. Kaikkia keskustatoimintojen alueita koskevat suunnittelumääräykset, joiden avulla ohjataan keskustoihin sijoittuvan kaupan määrää ja suuryksiköiden kokoa. Suunnittelumääräysten mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava sellaiseksi, että ne soveltuvat ympäristöönsä. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Lisäksi on huolehdittava kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä. Suuryksiköiden toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen. Ratkaisun tavoitteena on lain hengen mukaisesti tukea keskusta-alueiden kehittämistä ensisijaisina kaupan sijoittumisalueina ja turvata näin

asukkaiden monipuolisten kaupallisten palveluiden saatavuutta. Kaupan mitoitus vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueella on esitetty taulukossa E ja liitekartassa 7b.

Pääkaupunkiseutu

2. vaihemaakuntakaavan ratkaisussa pääkaupunkiseudulla merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä voidaan sijoittaa Helsingin keskusta-alueelle valtakunnan keskuksen sekä pääkaupunkiseudun aluekeskuksiin. Näille ei esitetä enimmäismitoitusta kerrosaloina.

Helsingin keskusta-alue ja aluekeskukset muodostavat jo nykyisin kaupallisten ja muiden palveluiden monipuolisen verkoston, jossa yksittäisen keskuksen vaikutusalueita on vaikea hahmottaa. Verkostomainen rakenne vahvistuu entisestään, kun pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikennetytydet kehittyvät. Vahvat ja monipuoliset aluekeskukset tasapainottavat pääkaupunkiseudun aluerakennetta ja vähentävät tarvetta asioida valtakunnan keskuksessa, lyhentävät asiointimatkoja ja parantavat palvelujen saavutettavuutta joukkoliikenteellä sekä kävelen ja pyöräillen.

Seutukeskukset ja kuntakeskukset

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä voi sijoittaa seutukeskuksiin ja kuntakeskuksiin. Seutukeskuksille ja suurille kuntakeskuksille ei esitetä enimmäismitoitusta kerrosaloina. Sen sijaan keskisuurille ja pienille kuntakeskuksille enimmäismitoitusta esitetään.

Vaihemaakuntakaavassa esitetyt seutukeskukset Porvoo, Hyvinkää ja Lohja ovat jo nykyisin laajemman vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskittymiä ja Tammisaarella on edellytykset kehittyä sellaiseksi. Kaavaratkaisulla seutukeskusten asemaa vahvistetaan ja näin tasapainotetaan maakunnan alue- ja palvelurakennetta. Ne eivät kilpaile keskenään, eivätkä niiden vaikutusalueet ole päällekkäisiä. Seutukeskukset ovat vanhoja kaupunkikeskustoja, joissa keskustojen rakenne jo asettaa rajoituksia suurille kaupan yksiköille.

Helsingin seudun suurille kuntakeskuksille ja Loviisan keskustalle ei myöskään esitetä kaupan enimmäismitoitusta kerrosneliömetreinä. Nämä kuntakeskukset ovat jo nykyisin vahvoja asumis-, työpaikka- ja palvelukeskittymiä ja niitä halutaan sellaisina edelleen kehittää.

Vaikka kaavaratkaisussa ei esitetä enimmäismitoitusta, on kaupan palveluverkkoselvityksessä selvitetty seutu- ja kuntakeskusten liiketilöiden nykytilanne sekä arvioitu liiketilän lisätarve keskuksittain lukuun ottamatta pääkaupunkiseutua. Keskustojen mitoitus pääkaupunkiseudun ulkopuolella on myös mukana selvityksessä esitetyssä kaupan palveluverkon arvioinnissa.

Pääkaupunkiseudun kehyskunnista siirtyy os-

tovoimaa nykyisin pääkaupunkiseudulle varsinkin erikoiskaupan osalta. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on päädytty samanlaisiin tuloksiin. Jos erikoiskaupan määrää saadaan vahvistettua kuntakeskuksissa, asiointimatkat pääkaupunkiseudulle lyhenevät selkeästi. Viimeaikaisen kehityksen mukaan erikoistavankauppa on kuitenkin keskittynyt pääkaupunkiseudulle ja haasteena on houkutella erikoistavaran kaupan yksiköitä myös kuntakeskuksiin. Vaihemaakuntakaavan ratkaisulla pyritään tukemaan tällaista kehitystä. Tavoitteena on, että päivittäistavara-kaupan lisäksi muu erikoistavaran kauppa, kuten vaatekauppa säilyisi edelleen seutu- ja kuntakeskuksissa eikä keskittyisi liikaa valtakunnan keskukseen.

Mitoitettavat kuntakeskukset on jaoteltu kahteen luokkaan kaupan nykytilanteen ja laskennallisen lisätarpeen perusteella. Keskikokoisille ja pienille kuntakeskuksille vaihemaakuntakaavassa esitetään enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä. Enimmäismitoitukseen on laskettu kaikkien yli 2 000 k-m² suuruisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalat. Pienissä kunnissa kaikki kaupan lisätarve on suunnattu vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueille. Tällä tuetaan kuntakeskuksen kehittämismahdollisuuksia. Keskusten mitoittamisen tavoitteena on toisaalta turvata vähintään päivittäistavara-kaupan palvelut kaikissa keskustoissa ja toisaalta estää keskuksen kokoon nähden ylisuurten vähittäiskaupan suuryksiköiden

muodostuminen.

Vaihemaakuntakaavassa ohjataan ainoastaan siinä esitettyjen keskustatoimintojen alueiden kaupallisten palveluiden kehittymistä. Kunnan tehtävänä on huolehtia, että ainakin päivittäistavara-kaupan palvelut ovat mahdollisimman hyvin asukkaiden saavutettavissa myös pienissä paikallisissa keskustoissa ja asutustajamissa, joita ei ole maakuntakaavaan merkitty keskustatoimintojen alueiksi.

Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan alueet

Vaihemaakuntakaavassa merkitykseltään seudullisten suuryksiköiden tavoitteena on tukea olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja sen kehitystä sekä estää kaupan liiallinen keskittyminen. Liiketilän lisätarve on jaettu alue- ja yhdyskuntarakenteeseen osoittamalla useita eri puolille maakuntaa sijoituvia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä

Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa käsitellään 31 keskustojen ulkopuolista seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä. Näistä 14 oli esitetty jo Uudenmaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa. Suuryksiköiden suunnittelumääräyksiä on tarkistettu vastaamaan muuttuneen MRL:n vaatimuksia. Lisäksi merkitykseltään seudullisille vähittäiskaupan suuryksiköille esitetään lain edellyttämä enimmäismitoitus kerrosneliömetreinä.

	Keskustatoimintojen alueet	Kaavan suunnittelumääräykset
Valtakunnan keskus	Helsingin keskusta	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Seutukeskukset	Hyvinkää, Lohja, Tammisaari ja Porvoo	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Pääkaupunkiseudun aluekeskukset	Kauniainen, Matinkylä-Olari, Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Espoonlahti, Myyrmäki, Pakkala, Tikkurila, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö, Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus ja Herttoniemi	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Suuret kuntakeskukset	Hyrylä, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa, Mäntsälä, Nummela ja Söderkulla	Sanalliset suunnittelumääräykset, ei enimmäismitoitusta
Keskikokoiset keskustatoimintojen alueet	Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä ja Nurmijärven kk	Sanalliset suunnittelumääräykset. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m ²
Pienemmät keskustatoimintojen alueet	Askola, Inkoo, Jokela, Kellokoski, Lapinjärvi, Masala, Myrskylä, Pornainen, Pukkila, Rajamäki, Saukkola, Siuntio, Vihti, Veikkola ja Virkkala	Sanalliset suunnittelumääräykset. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m ²

Taulukko E. Kaupan mitoitus vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueilla.

Vaikka Uudenmaan maakuntakaavan suuryksikkömerkinnät jäävät voimaan, on kaikkia suuryksikköjä käsitelty samoin periaattein kaupan selvitelyssä, vaikutusten arvioinnissa sekä maakuntakaavaratkaisussa. Näin suuryksikköverkostoa, sen mitoituksista ja ratkaisun vaikutuksia voidaan arvioida kokonaisuutena.

Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt on tarkoitettu ensisijaisesti sellaista seudullista kauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Lähes kaikki 2. vaihemaakuntakaavan suuryksikköalueet ovat jo alkaneet toteutua monipuolisina kaupan keskittyminä. Kaavaratkaisulla turvataan näiden rakentuneiden suuryksikköalueiden kehittämisedellytykset keskustojen ulkopuoliselle seudulliselle kaupalle soveltuvina keskittyminä.

Vaihemaakuntakaavassa ohjataan ainoastaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista. Kunta voi omassa kaavoituksessaan osoittaa paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Enimmäismitoitus

Jokaisen vaihemaakuntakaavassa esitetyn suuryksikön enimmäismitoitukseen on laskettu nykytilanne, eli kaikki rakennettu liiketila sekä arvioitu liiketilan lisätarve. Nykytilanteeseen on arvioitu rakennetut liikerakennukset, mutta ei voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamaa kerrosalaa eikä tiedossa olevia hankkeita. Nykytilatiedot ovat vuosilta 2011 ja 2012. Suuryksiköihin sijoittuva lisätarve on arvioitu kunnittain ostovoiman mukaan ja siinä on huomioitu ostovoiman siirtymiä. Silloin kun kuntaan on osoitettu useampia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita, liiketilan lisätarve on jaettu näiden kesken. Enimmäismitoitukseen lasketaan mukaan myös merkitykseltään paikallinen liiketila. Mitoitusta on käsitelty tarkemmin kaupan palveluverkkoselvityksessä. Vähittäiskaupan suuryksikön laskennallinen enimmäismitoitus on pyöristetty ylöspäin seuraavaan lähimpään mitoitusluokkaan, joita on kahdeksan. Suuryksiköiden mitoittaminen on esitetty suuryksiköittäin oheisessa taulukossa F.

Paljon tilaa vaativa kauppa on siirtymässä pääkaupunkiseudun keskeisiltä alueilta Kehä III:n varrelle ja edelleen kauemmaksi. Keskeisesti yhdyskuntarakenteessa sijaitsevia alueita on tarkoituksenmukaisempaa kehittää tehokkaampina asumisen ja työpaikkojen alueina. Maakuntakaavan kaupan ratkaisussa kehitys huomioidaan siten, että olemassa olevien keskittymien lisäksi pääkaupunkiseudun reunoille sekä seutu- ja kuntakeskusten läheisyyteen osoitetaan merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita. Näille suunnataan osa pääkaupunkiseudun ostovoiman kasvusta ja tällä hetkellä pääkaupunkiseu-

dulle muualta Uudeltamaalta siirtyvää ostovoimaa. Näillä yksiköillä on toteutuessaan tasapainottava vaikutus alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Lisäksi ne vähentävät asiointimatkojen pituutta, kun palveluja ei tarvitse hakea pääkaupunkiseudulta.

Vaihemaakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu maakunnallisella tarkkuudella, ja se tarkentuu kunta-kaavoituksessa.

Jos suuryksikköalueella on voimassa oikeusvaikutteinen yleiskaava tai asemakaavoja, kaavat voivat toteutua vaihemaakuntakaavan enimmäismitoituksesta riippumatta. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan tullaan soveltamaan MRL:n siirtymäkauden jälkeen (16.4.2015) vähittäiskaupan suuryksikkötulkintaa. Asiaa on tarkasteltu ympäristöministeriön ohjeessa (YM2/501/2012).

Kaupan laatu

Vaihemaakuntakaavassa esitettyjä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä kehitetään sellaista seudullista kauppaa varten, joka vaatii paljon tilaa, ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja jossa asioidaan harvoin. Tällaista kauppaa ovat mm. auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa. Muunkinlaisen seudullisen kaupan sijoittaminen on suuryksikköalueille mahdollista, mikäli vaikutusten arvioinnin perusteella kaupan laatua kuvaavat sijoittumisedellytykset täyttyvät. Lisäksi seudullisesti merkittäviin vähittäiskaupan suuryksiköihin voidaan sijoittaa kokonaismitoituksen puitteissa paikallisesti merkittävää päivittäistavaran kauppaa ja muuta erikoiskauppaa, mm. vaatekauppaa, jos kunnan palveluverkkoratkaisu mahdollistaa ratkaisun.

Jos merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksikköalueella on olemassa olevaa merkitykseltään seudullista päivittäistavarakauppaa tai muuta erikoistavaran kauppaa, niitä voidaan laajentaa ympäristöministeriön ohjeistuksen mukaisesti, kunhan laajennus ei ole merkittävää. Tällaisen laajennuksen ohjeellisenä rajana pidetään korkeintaan 1500 k-m² tai alle 25 % laajennusta.

Kaupan laatua on rajattu kaavaratkaisussa, jotta suuryksiköihin sijoittuvalla kaupalla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen ja jotta liikkumisesta aiheutuvat haitalliset vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäisiä.

Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa Espoon Lommila poikkeaa muista suuryksikköalueista. Jo Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu Lommilaan seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikkö, joka mahdollistaa alueelle seudullisesti merkittävän päivittäistavara-kaupan sijoittumisen. Tätä merkintää ei vaihekaavassa kumota. Vaihekaavassa Lommilaan päivittäistavara-kaupalle on osoitettu enimmäismitoitus maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella.

30 000 k-m ²	50 000 k-m ²	75 000 k-m ²	100 000 k-m ²	125 000 k-m ²	150 000 k-m ²	175 000 k-m ²	200 000 k-m ²
Hyvinkää, Valtatie 25	Espoo, Turvesolmu	Espoo, Nihti- silta	Espoo, Kulloonsilta	Hyvinkää, Sveitsin- portaali	Vantaa, Tammisto	Vantaa, Varisto- Petikko	Espoo, Lom- mila, josta päivittäistä- varakaup- paa enintään 10 000 k-m ²
Loviisan länsiosa	Nurmijärvi, Mäyränkallio	Lohja, Tynninharju	Helsinki, Suutarila	Porvoo, Kuninkaan- portti			Espoo, Suomenoja
Nurmijärvi, Ilvesvuori	Raasepori, Horsbäck	Lohja, Lempola		Vantaa, Porttipuisto			Helsinki, Roihupelto
Raasepori, Karjaan lounaisosa	Vihti, Huhmari	Keravanportti	Järvenpään eteläinen liittymä				Helsinki, Konala
		Kirkkonummi, Inkilänportti	Porvoo, Tarmola				
		Mäntsälän- portti	Tuusula, Hyry- län eteläosa				
		Tuusula, Focus	Vantaa, Koivuhaka				
			Vantaa, Petas				

Taulukko F. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus. Suuryksiköiden sijainti ja mitoitusluokat on esitetty kaavaslostuksen liitekartalla 7c.

Enimmäismitoitus perustuu kaupan selvityksessä esitettyyn arviointiin.

Lommilan seudullisesti merkittävään suuryksikköön voidaan sijoittaa päivittäistavaran kauppaa enimmillään 10 000 k-m², joka sisältyy Lommilan vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitukseen. Päivittäistavarakaupan määrää on tarkoituksenmukaista toteuttaa sitä mukaa, kun ympäröivä yhdyskuntarakenteen kehittyä.

Vaikutusten arvioinnin mukaan Lommilan vähittäiskaupan suuryksikön palvelut on saavutettavissa joukkoliikenteellä, eikä Lommilan enimmäismitoituksen mukaisella päivittäistavarakaupalla ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia Espoon keskuksen, Kaukalahden tai Veikkolan päivittäistavarakaupalle.

Toiminnallinen kokonaisuus

Vaihemaakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköt osoitetaan kohdemerkinnällä, jonka sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että se muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden.

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa

Toiminnallisen kokonaisuuden arvioimiseksi yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa on tarkoituksenmukaista käsitellä alueen maankäyttötarkaisu ja siihen sijoittuvat vähittäiskaupan yksiköt kokonaisuutena. Alueen laajuutta määriteltäessä tulee huomioida jo rakentuneen alueen laajuus ja sen kehittämisedellytykset, alueen sisäiset liikennejärjestelyt mukaan lukien kevyen liikenteen järjestelyt, sekä kytkentä ympäröivään liikenneverkkoon. Vaihemaakuntakaavan tulkinta kohdemerkinnän sijainnin suhteesta liikenneväyliin on väljempi kuin se on ollut Uudenmaan maakuntakaavassa: esimerkiksi alueen voi halkaista merkittävä pääväylä, edellyttäen että huolehditaan toiminnallisesta kokonaisuudesta ja alueen sisäisistä liikennejärjestelyistä.

Olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irralliset vähittäiskaupan suuryksiköt


Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan "Alueiden käytön suunnittelussa uusia huo-

mattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta.”

Vähittäiskaupan suuryksiköt on vaihemaakuntakaavassa sijoitettu pääasiassa olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kaavan tavoitevuosi on kuitenkin 2035 ja siinä esitetään väestönkasvun edellyttämiä merkittäviä taajama- ja työpaikka-alueiden laajennuksia. Tasapainoisen palveluverkon turvaamiseksi on myös tällaisille alueille osoitettu merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköjä. Tällä hetkellä vähittäiskaupan suuryksiköistä Huhmari, Petas ja Mäyränkallio sijaitsevat yhdyskuntarakenteen ulkopuolella, mutta yhdyskuntarakenteen laajetessa vuoteen 2035 mennessä ne liittyvät kiinteäksi osaksi yhdyskun-

tarakennetta. Koska rakenteen laajeneminen on epävarmaa, suuryksikön toteuttaminen on kytketty ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamiseen suunnittelumääräyksellä.

Maakuntakaavassa osoitetut merkittävät uudet taajama- ja työpaikka-alueiden laajennukset edellyttävät yksityiskohtaisempaa kaavoitusta, jossa suuryksikön suhde ympäröivään maankäyttöön määritellään. Ympäröivän maankäytön ei tarvitse olla kokonaisuudessaan rakentunut ennen suuryksikön toteuttamista. Ympäröivän alueen toteuttamisen voidaan katsoa käynnistyneen silloin, kun kunta on investoinut katuverkkoon ja kunnallistekniikkaan ja myös suuryksikköä ympäröivät alueet ovat rakentumassa.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö</p> <p>Merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä koskeva merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan suuryksikköä koskevan merkinnän kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.</p>	<p>Kohdemerkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Niitä kehitetään sellaista kauppaa varten, joka vaatii paljon tilaa, ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja jonka tyyppillinen asiointitiheys on pieni.</p>	<p>Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa. Uusia merkitykseltään seudullisia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä saadaan osoittaa ainoastaan Espoon keskuksen pohjoispuolelle, Kehä III:n ja Turunväylän risteykseen (Espoon Lommila), jonne voidaan osoittaa päivittäistavarakauppaa enintään 10 000 k-m², joka sisältyy Lommilan vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitukseen.</p> <p>Vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on suunnittelumääräysten lopussa.</p> <p>Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.</p> <p>Kohdemerkinnällä osoitetun vähittäiskaupan suuryksikön sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisessa kaavoituksessa siten, että se muodostaa riittävän laajan toiminnallisen kokonaisuuden. Merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista. Lisäksi on huolehdittava, että palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä sekä edistetään sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja että liikenteestä aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman vähäisiä.</p>

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Ratkaisu tukee maakunnan mahdollisimman tasapainoista kehitystä rakenteeltaan eheänä ja monikeskuksisena. Kaupalliset palvelut vaikuttavat merkittävästi alueidenkäyttöön. Kaupan ratkaisun vaikutus kohdistuu ensisijaisesti keskusta-alueille. Vaikutus vaihtelee kaavassa esitetyn mitoituksen mukaan erityyppisissä keskustoissa.

Seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutus kohdistuu 50 keskustatoimintojen alueelle ja lisäksi erikseen osoitetuille 31 merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan alueelle. Ne kaupalliset palvelut, jotka on voitu laatunsa puolesta sijoittaa myös keskustojen ulkopuolelle, vaativat paljon tilaa. Tällaisia ovat mm. auto-, huonekalu- ja rautakaupat. Näiden tarkempi sijainti, koko, toteuttaminen ja niiden vaikutukset taajamatoimintojen tai työpaikkojen alueilla selvitetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaratkaisu mahdollistaa suuryksiköiden toteutumisen osana muuta rakennettua aluetta ja kytkee ne ajallisesti ympäröivien alueiden toteuttamiseen.

Suuri osa suuryksikköalueista on jo olemassa olevia vähittäiskaupan keskittymiä ja niillä on siten vähäisempi vaikutus alueidenkäyttöön kuin vielä toteutumattomilla yksiköillä. Kaupan mitoitukseen on jätetty laskennallista väljyyttä, mikä tuo joustonvaraa kaupan sijoittumiseen maakunnassa, ja antaa kuntakaavoitukselle mahdollisuuden kehittää kaupallisia palveluita. Kaava muuttaa tilaa vievän kaupan painopistettä pääkaupunki-seudun ulkopuolelle.

Kaavassa osoitetut vähittäiskaupan suuryksiköt eivät heikennä merkittävästi keskustata-alueiden kaupallisia palveluita ja niiden kehittämistä, koska keskustojen ulkopuolisiin suuryksiköihin ei sallita uutta seudullisesti merkittävää päivittäistavara- eikä muuta erikoistavaran kauppaa (Lommilaa lukuun ottamatta). Paikallisesti merkittävän kaupan sijoittuminen on kuntatason alueidenkäyttökysymys, johon maakuntakaavaratkaisu vaikuttaa välillisesti.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kaavaratkaisu tukee sellaisen kaupan palveluverkon muodostumista, jossa palvelut sijaitsevat liikenteellisesti hyvin ja ovat saavutettavissa myös joukkoliikenteellä sekä jalan että pyöräillen. Kaupan sijainti keskustatoimintojen alueella parantaa palveluiden saavutettavuutta.

Liikennemäärät keskustatoimintojen alueella ja alueille kasvavat. Kasvusta huomattava osa muodostuu henkilöautoliikenteestä, mutta sijainti vaikuttaa myönteisesti sekä joukkoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn osuuteen. Sijainti edellyttää liikennejärjestelyjä ja erityisesti pysäköintiin liittyviä tilavaurauksia. Keskustojen ulkopuoliset suuryksikköalueet sijaitsevat liikenteellisesti pääosin hyvin, mutta niidenkin toteuttaminen vaatii paikallistasolla uusia liikennejärjestelyjä. Asiointimatkojen pituuteen vaikuttaa muun muassa yksiköiden kaupan laatu, koko, toteuttamisjärjestys ja keskinäinen kilpailu. Kaupan palveluverkon liikenteellisen arvioinnin mukaan maakuntakaavaehdotuksen liikennevaikutukset ovat selkeästi myönteiset ja kaava vähentää ostosmatkoista syntyviä hiilidioksidipäästöjä. Maakuntakaavan kaupan ratkaisu muuttaa tilaa vaativan erikoiskaupan painopistettä ulommas pääkaupunkiseudulta ja Helsingin merkitys erikoistavaran asiointikohteena todennäköisesti vähenee. Muutos lyhentää asiointimatkoja. Päivittäistavaran ja muun erikoistavaran osalta maakuntakaavan tuomat muutokset vastaavat asukasmäärän ja ostovoiman alueelliseen kasvuun, jolloin asiointimatkat eivät pitene.

Kaavaratkaisulla ei ole merkittävää vaikutusta liikenneverkon kuormitukseen seudullisella tasolla. Vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen voi aiheuttaa paikallisesti tarvetta parantaa tai rakentaa uusia tieliittymiä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaupan suuryksiköiden toteuttaminen vaatii yhdyskuntahuollon investointeja. Jo rakennetuilla alueilla voi hyödyntää olemassa olevaa teknisen huollon verkostoa. Huolevesien asianmukainen hallinta erityisesti uusilla alueilla edellyttää erityisiä järjestelyjä.

Kotitalouksien jätehuoltoa tukevia palveluita voidaan sijoittaa suuryksikköjen yhteyteen tehostamaan alueellista jätehuoltoa.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakentamiseen, jolloin ne eivät vaadi merkittäviä uusia maa-alueita taajama-alueiden ulkopuolelta. Rakentamisella on kuitenkin aina suoria vaikutuksia luontoon ja ympäristöön. Suuret rakennetut alueet muuttavat vesiolosuhteita. Kielteisiä vaikutuksia voidaan ehkäistä hulevesien käsittelyllä. Kaupan ratkaisulla on myös välillisiä vaikutuksia luontoon ja ympäristöön liikenteen ja kulutuksen kautta.

Vähittäiskauppojen sijoittaminen hyvien liikenneyhteyksien varsille ja lähelle asukkaita vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Myös lisäämällä erikoiskaupan rakentamismahdollisuuksia pääkaupunkiseudun ulkopuolelle voidaan vähentää tarvetta asioida pääkaupunkiseudulle, mikä osaltaan vähentää liikenteen ympäristölle aiheuttamaa kuormitusta.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen muuttaa maisemaa. Rakennukset ovat suuria ja erottuvat erityisesti avoimessa maisemassa. Vähittäiskaupan suuryksiköistä suurin osa sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön, jolloin maisemavaikutus on vähäisempi. Vähittäiskaupan suuryksikön kohdemerkinnät on sijoitettu taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden aluevarausmerkinnän päälle. Näin ollen kohdemerkinnän yksityiskohtaisen suunnitteluun vaikuttavat aluevarausmerkintöjen suunnittelumääräykset. Määräyksillä, jotka velvoittavat ottamaan huomioon ympäristö-, luonto- ja kulttuuriympäristön arvot voidaan kielteisiä vaikutuksia estää tai lieventää. Myös alueiden ominaispiirteitä kuvaavat ominaisuusmerkinnät ohjaavat suuryksikköalueiden suunnittelua.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisratkaisuilla on merkittävä vaikutus maakunnan talouteen ja elinkeinoihin. Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Mitoituksellinen väljyys lisää kilpailua ja parantaa yritysten toimintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat paikallisia, maakunnallisia ja osin myös laajemmalle alueelle ulottuvia. Ostovoimaa keräävä vähittäiskaupan suuryksikkö voi lisätä myös läheisten muiden palveluiden asiakasmääriä ja liikevaihtoa, mutta voi myös heikentää olemassa olevien palveluiden kannattavuutta. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään kaavan suunnittelumääräyksillä.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Kaupan palveluverkko säilyy Uudellamaalla riittävän tiheänä, sellaisena että palvelut ovat maakunnassa hyvin saavutettavissa ja asiointimatkat pysyvät kohtuullisia. Saavutettavuus myös ilman henkilöautoa paranee. Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt täydentävät palveluverkkoa ja tarjoavat paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palveluita lähellä asukkaita. Uudet suuryksiköt lisäävät asiakkaiden valintamahdollisuuksia. Kuitenkin valintamahdollisuudet joidenkin paikallisten lähipalveluiden osalta saattavat heikentyä. Kauppojen välisestä kilpailusta voi koitua kuluttajille taloudellista hyötyä.

Keskustojen kehittäminen ensisijaisena seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijaintipaikkana säilyttää myös muita palveluja keskustoissa. Keskustojen elinvoimaisuus voi vaikuttaa myönteisesti asukkaiden elinoloihin ja viihtyvyyteen. Asukkaat voivat kokea maisema- ja taajamakuvan muutokset kielteisinä erityisesti uusia suuryksikköalueita rakennettaessa. Julkisten tilojen sijoittaminen suuryksiköiden yhteyteen voi vaikuttaa yksilöiden ja yhteisöjen väliseen vuorovaikutukseen.

5.5. KYLIEN JA MUUN HAJARAKENTAMISEN OHJAAMINEN

5.5.1. Valkoiset alueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Maakuntakaavan alueita, joille ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, kutsutaan valkoisiksi alueiksi. Nämä alueet ovat pääasiassa maa- ja metsätalousalueita maaseudulla ja saaristossa. Valkoisille alueille voi sijoittua paikallisesti merkittävää maankäyttöä, ja niiden suunnittelusta päättää kunta. Se, ovatko maankäyttö ja sen vaikutukset paikallisia vai maakunnallisia, on aina arvioitava tapauskohtaisesti sekä suunnittelualueesta että sille suunniteltavasta maankäytöstä riippuen. Kunnan on alueen käytöstä päättäessään otettava huomioon maakuntakaavassa alueelle esitetyt ominaisuusmerkinnät suunnittelumääräyksineen.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) velvoittavat ehkäisemään olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista. Erityisesti Helsingin seudulla on edistettävä joukkoliikenteeseen, varsinkin raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Mitä enemmän asutusta sijoittuu asemakaava-alueiden ulkopuolelle, sitä vähemmän asukkaita riittää yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta tärkeisiin taajamiin ja kyliin. Keskeistä on ohjata rakentamista haja-asutusalueen sijasta taajamiin ja kyliin. Kylillä tarkoitetaan tässä yhteydessä niin maakunnallisesti kuin paikallisesti merkittäviä. Maakunnan kyläverkon suunnittelua on kuvattu tarkemmin luvussa 5.5.2.

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen on määrällisesti suurinta Helsingin seudun 14 kunnassa. VAT:n erityistavoitteiden takia valkoisille alueille osoitetaan aiemman Uudenmaan maakuntakaavassa osoitetun kehittämissuosituksen sijaan tarkistettu, periaatteiltaan samanlainen suunnittelumääräys näiden neljäntoista kunnan alueelle. Uudenmaan muissa kunnissa, joissa kasvupaineet eivät ole yhtä suuret, on kehittämissuosituksen antaminen katsottu riittäväksi suunnittelumääräyksen sijaan. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa

tämän kaltaista kehittämissuositusta ei ole ollut.

Maaseutuelinkeinojen toimintaedellytysten kannalta on tärkeää säilyttää pelto- ja metsäalueet mahdollisimman yhtenäisinä kokonaisuuksina, jolloin elinkeinojen harjoittaminen on kannattavampaa. Maaseudun säilyminen elinvoimaisena alkutuotannon piirissä ylläpitää myös kulttuuriperinnön ja identiteetin kannalta tärkeitä kulttuurimaisemia. Yhtenäisten metsä- ja luontoalueiden säilyminen tukee lajistolle tärkeää ekologista verkostoa sekä tarjoaa mahdollisuuksia jokamiehenoikeuden mukaiseen virkistytymiseen. Valkoisten alueiden tarpeetonta pirstomista tulee välttää. Maakuntakaavan määräyksillä ja suosituksilla annetaan kunnille aiempaa selkeämpi viesti hajarakentamisen ohjauksen tarpeesta. Kunnat voivat käyttää maakuntakaavan määräystä ja suositusta eräänä perusteena ratkaisuisiaan.

» **Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 118 - 2012.

» **Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 115 - 2011.



Helsingin seudun valkoisia alueita koskeva suunnittelumääräys

Alue, jolle maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, on tarkoitettu ensisijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ohjattava taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan alueelle osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on selvitettävä ja otettava huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet, sekä maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä ja muut luontoalueet ja vältettävä niiden tarpeetonta pirstomista.

Helsingin seutuun kuuluvat Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa ja Vihti.

Helsingin seudun ulkopuolisia valkoisia alueita koskeva kehittämissuositus

Alue, jolle maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, on tarkoitettu ensisijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ohjattava taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan alueelle osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on selvitettävä ja otettava huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet, sekä maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä ja muut luontoalueet ja vältettävä niiden tarpeetonta pirstomista.

Helsingin seudun ulkopuolisia kuntia ovat Askola, Hanko, Inkoo, Karkkila, Lapinjärvi, Lohja, Loviisa, Myrskylä, Porvoo, Pukkila, Raasepori ja Siuntio.

Valkoiset alueet: Vaikutusten arviointi

Helsingin seudun alueella kehittämissuosituksen muuttuminen suunnittelumääräykseksi vahvistaa uuden rakentamisen ohjaimista kyliin ja taajamiin. Samansuuntaista muutosta aiheutuu niissä kunnissa, joihin kehittämissuositus osoitetaan uutena. Siellä vaikutus ei kuitenkaan ole niin suuri, koska kehittämissuositus ei ohjaa alueella tehtävää suunnittelua yhtä vahvasti kuin suunnittelumääräys. Muutosten vaikuttavuus hajarakentamisen kehittymiseen on epävarmaa, sillä se toteutuu kuntien maankäytön ratkaisujen kautta. Näin ollen maakuntakaavan ratkaisun vaikutukset ovat välillisiä.

Määräys ja suositus voivat vahvistaa yhdyskuntarakenteen toimivuutta parantamalla

muun muassa palvelujen tarjontaa taajamissa ja niiden säilymistä kylissä. Lisäksi ne mahdollistavat infrastruktuurin tehokkaamman käytön ohjatesaan uutta rakentamista nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Muutos edistää pelto-, metsä- ja muiden luontoalueiden säilymistä yhtenäisempinä. Tämä voi parantaa maa- ja metsätalouden toimintaedellytyksiä ja siten myös arvokkaiden kulttuuriympäristö- ja maisemakokonaisuuksien säilymistä. Mahdollisesti yhtenäisemmät rakentamattomat alueet voivat säilyttää ekologisen verkoston toimivuutta ja hyödyttää virkistyskäyttöä. Muutokset saattavat parantaa elinolosuhteita etenkin pienissä taajamissa ja kylissä, joihin ohjataan uutta rakentamista.

5.5.2. Maakunnan kyläverkko

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaan alueidenkäytön suunnittelulla tulee yhtäältä ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista ja toisaalta tukea olemassa olevaa kyläverkostoa ohjaamalla rakentamista kylien yhteyteen. Voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kyläverkko on tarkistettu kokonaisuudessaan. Kylän suunnittelumääräystä on selkiytetty vastamaan erityisesti haja-asutuksen hallintaan liittyviin haasteisiin.

Tarkistetun kyläverkon lähtökohtana on voimassa olevien maakuntakaavojen kylien sijainti. Uusia kyliä ei ole osoitettu muuten kuin muutettaessa joitakin voimassa olevien maakuntakaavojen väestömäärältään pienempiä taajamia kyliksi. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan aluevarauksina osoitetut kylät (AT) on yhdenmukaistamisen vuoksi osoitettu kohdemerkinnällä. Joidenkin kylämerkintöjen sijaintia on hieman tarkistettu.

Maakuntakaavakartalla on osoitettu ne kylät, jotka ovat merkittäviä maakunnan aluerakenteen kannalta. Taajamien reunoilla ja asemanseuduilla pitää säilyttää mahdollisuudet kylämäistä aluetta huomattavasti tehokkaampaan rakentamiseen. Maakunnallisesti merkittävä kylä ei siis voi sijaita nykyisellä tai tulevalle raideliikenteen asemanseudulla. Kyliä on osoitettu taajaman lievealueella ainoastaan perustellusta syystä, esimerkiksi silloin kun lievealue ei ole taajaman ensisijaisella laajenemissuunnalla mutta rakentamisen suunnitelmallisudelle on selkeää tarvetta

Maakunnallisesti merkittävässä kylissä on tunnistettavasti kasvupaineita. Kylät ovat kasvaneet viimeisten vuosien aikana ja niissä on edelleen kasvun mahdollisuudet. Maakunnan kokonaiskasvusta ei riitä voimakasta kasvua kaikkiin kyliin, ja kyläverkon uudelleentarkastelussa on osoitettu aluerakenteen, kasvuedellytysten ja väestöpohjan perusteella kylärakentamisen painopistealueita.

Maakunnallisesti merkittävien kylien määrittelyssä on noudatettu edellä kuvattuja peruseriaatteita, mutta käytetty aina lisäksi tapauskohtaista harkintaa. Yksittäisen kunnan väestönkasvu ja kuntatalous eivät riitä monen maakunnallisesti merkittävän kylän suunnitteluun ja voimakkaaseen kehittämiseen, varsinkaan jos kunnassa on myös useita taajamia. Kylien määrää on siksi suhteutettu kunkin kunnan kaikkien kylien ja taajamien määrään sekä sijaintiin maakunnan rakenteessa. Maakuntakaavan kylien lukumäärä on arvioitu riittäväksi suhteessa maakuntakaavan taajamien ulkopuolisen rakentamisen määrään ja todennäköiseen sijoittumiseen maakunnan eri osissa. Merkinnän mukaiset kylät ovat aluerakenteen kannalta keskeinen osa maakunnan kyläverkkoa.

Vaikutusarvioiden mukaan liikkumisen pääs-

Kyläverkon uudelleentarkastelussa tarkastelualueena käytettiin 12,6 km²:n aluetta (neljä kilometriä halkaisijaltaan oleva ympyrä). Alueen laajuudella haluttiin varmistaa, että eri muotoisten kylien (raitti- ja ryhmäkylät) keskeisin asutustihentyminen tulee tarkastelussa huomioitua. Tarkastelualue on laaja, mutta neljää kilometriä voidaan kuitenkin pitää maaseutuolosuhteissa vielä jonkinlaisena kävely- ja pyöräilymatkana.

Tarkastelussa Helsingin seudun 14 kunnan alueella rajana käytettiin vähintään 300 asukasta, muualla maakunnassa vähintään 150 asukasta. Maakunnan reuna-alueilla ja saaristossa on erillisharkinnan perusteella pienempikin asukasmäärä katsottu riittäväksi, koska näissä vähäininkin asukasmäärä voi olla kunnan kokonaisasukasmäärään nähden merkittävä. Saaristokylien elinvoimaisuus perustuu pitkälti loma-asutukseen ja niissäkin palvelut on syytä keskittää kyliin, vaikka ympärivuotista asutusta ei olisikaan merkittävästi.

Tämä väestöpohjakriteeri on ollut suunta-antava reunaehto, jota on käytetty vain kyläverkon uudelleen määrittelyssä. Kriteeri ei ohjaa suunnittelua jatkossa.

töissä ei ole eroja sen välillä, rakennetaanko kylään vai haja-asutusalueelle. Sen sijaan kuntatalouden kannalta kyliin rakentamisesta on huomattavaa etua kunnallisten palvelutarpeiden ennakoimisessa sekä palveluiden, kuten lakisääteisten kuljetusten järjestämisessä. Ainakin kylä voi muodostaa läheiselle taajamalle tarpeellista täydentävää askaskuntaa ja parantaa siten palveluiden säilymistä edellytyksiä lähitaajamassa. Maaseutuelinkeinojen näkökulmasta kyliin rakentaminen säilyttää pelot ja metsät eheämpinä kokonaisuuksina, jolloin elinkeinojen harjoittaminen on kannattavampaa. Metsä- ja luontoalueiden säilyminen yhtenäisinä tukee lajistolle tärkeää ekologista verkostoa sekä tarjoaa mahdollisuuksia jokamiehenoikeuden mukaiseen virkistäytymiseen.

Maakunnallisesti merkittävät kylät on muun muassa näistä syistä mahdollisuuksien mukaan rakennettava tiiviimmin kuin niitä ympäröivä haja-asutusalue. Mahdollisuudet tiiviimpään rakentamiseen selvitetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tehokkaammin rakennettavat alueet eli kylien ulkorajat määritellään kuntakaavoituksessa tai rakennusjärjestyksessä. Kyläalueen

rakennuspaikkakoko määritellään myös kunta-kaavoituksessa tai rakennusjärjestyksessä. Kuntien kaavoitukselliset valmiudet ja lähtökohdat ovat Uudellamaalla hyvin erilaisia, joten kunta voi valita näistä kulloinkin tarkoituksenmukaisemman ohjauksivälineen.

Sekä kylien ulkorajojen että rakennuspaikkakoon määrittelyssä otetaan huomioon muun muassa liikenteen järjestäminen, ekologiset yhteydet, pohjavesiolosuhteet, vesi- ja jätevesihuollon toteuttamismahdollisuudet sekä kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteet. Selvitykset tai arvioinnit voivat myös osoittaa, että tiivistäminen ei esimerkiksi edellä mainituista reunaehdoista johtuen ole mahdollista. Kylien laajuutta määrittäessä on hyvä ottaa huomioon arvioitu väestö- ja työpaikkamäärä sekä kävelyetäisyys mahdollisiin palveluihin.


Kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet ovat monien kylien identiteettitekijöitä ja ne on otettava huomioon kylien suunnittelussa ja rakennusten sijoittamisessa mahdollisuuksien mukaan perinteisille rakentamispaikoille. Parhaimmillaan uusi rakentaminen täydentää vanhaa. Kylien ja sitä ympäröivän maaseudun säilyminen elinvoimaisina alkutuotannon piirissä ylläpitää myös kulttuurimaisemia.

Kyläverkko on olennainen osa maakunnan monipuolista asumistarjontaa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun kuntien kaikki kolme maakunnallisesti merkittävää kylän merkintää (Vantaan Sotunki ja Vestra sekä Espoon Lakisto) on haluttu säästää monimuotoisen ja omaleimaisen asumisen sekä maaseutuelinkeinojen mahdollisuuksien nimissä taajamarakentamiselta muutoin jo tiiviisti rakennetulla pääkaupunkiseudulla, vaikka ne si-

jaitsevatkin yleisperiaatteesta poiketen taajamien lievealueella.

Maakuntakaavan liitekartalla 3 havainnollistetaan maakunnan kyläverkko, jossa ovat mukana myös uudistettavien maakuntakaavojen ne kylät, joiden merkitys on paikallinen. Maakunnallisesti merkittäviin kyliin ohjataan taajama-alueiden ulkopuolelle suuntautuvia voimakkaimpia kasvupaineita. Vähäisempi kasvu sijoittuu paikallisiin kyliin, joiden suunnittelusta ja kehittämisestä päättää kunta. Paikallisesti merkittäviin kyliin saa siis myös edelleen rakentaa, kunhan kasvu ei ole vaikutuksiltaan maakunnallisesti merkittävää. Kylän kasvun maakunnallista merkittävyyttä arvioidaan aina tapauskohtaisesti, esimerkiksi suhteessa kylän nykyiseen asukasmäärään ja aikaisempien vuosien kasvukehitykseen. Kunnissa voi olla myös muita kuin maakuntakaavan liitekartalla osoitettuja, olemassa olevia paikallisia kyliä.

Maakuntakaavalla ohjataan ainoastaan varsinaisella kaavakartalla osoitettujen maakunnallisesti merkittävien kylien maankäytön suunnittelua. Maakuntakaavalla ei ohjata kylien muuta kehittämistä eikä esimerkiksi vesihuoltoavustuksia. Esimerkiksi maaseutuohjelman tukipäätökset perustuvat tyypillisesti pinta-aloihin, eivät siihen sijaitsevatko ne kylässä vai muualla maaseutualueella – ainoastaan täysin kaupungistuneet alueet on rajattu pois tuen piiristä. Maaseutuohjelman investointituet ja hanketuet puolestaan edellyttävät rakennus- ja tarvittaessa ympäristölupapäätöstä, jotka ratkaistaan pääsääntöisesti kunnassa, eikä maakuntakaavalla ole ohjauksivaikutusta tässä lupaharkinnassa. Maaseudun tukipolitiikka on aina harkinnanvaraista eikä sillä ole kytkentää maakuntakaavan kyläratkaisuun.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Kylä</p> <div style="border: 1px dashed orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>Kylää koskeva merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan kyliä koskevan merkinnän kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.</p> </div>	<p>Kohdemerkinnällä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät kylät, joihin ohjataan määrältään merkittävää asuin- ja työpaikkarakentamista.</p> <p>Merkinnän mukaiset kylät ovat aluerakenteen kannalta keskeinen osa maakunnan kyläverkkoa.</p>	<p>Kylän sijainti ja laajuus määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tavoitteena on ympäröivää haja-asutusaluetta tiiviimpi rakentaminen.</p> <p>Kylän suunnittelussa on otettava huomioon liikenteen ja vesihuollon järjestäminen, ekologiset yhteydet sekä kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet.</p>



Maakunnan kyläverkko: vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Rakentamisen ohjaaminen maakunnallisesti merkittäviin kyliin lisää kuntien mahdollisuuksia vaikuttaa rakentamisen sijoittumiseen alueellaan. Kylien voimistaminen voi olla merkittävä keino yksittäisen kunnan maankäyttöpolitiikassa. Mikäli kaavaratkaisun tavoitteellinen kehitys toteutuu, ehkäisee voimakkaampi kyliin rakentaminen yhdyskuntarakenteen epätoivottavaa hajautumista. Yksittäisen kylän rakenne saattaa tiivistyä ja alueidenkäyttö tehostua mm. pienempien tonttikokojen kautta. Osa kylän kasvusta voi ohjautua myös lähialueelle muuttaen sen maankäyttöä. Asutuksen keskittäminen säästää yhtenäisiä metsä- ja peltoalueita ja turvaa niiden säilymistä maataloustuotannossa. Itä-Uudenmaan alueella kylien aluevarausmerkintöjä on muuttunut kohdemerkinnöiksi, ja se lisää yksityiskohtaisemman kyläsuunnittelun merkitystä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Asukasmäärän ja toiminnallisuuden kasvu lisäävät liikennettä. Muuhun yhdyskuntarakenteeseen kytketty kyläverkko sekä väestöpohjan kasvu voivat luoda nykyistä paremmat edellytykset lakisääteisten kuljetusten tehokkaalle järjestämiselle. Liikenteestä suurin osa perustuu kuitenkin jatkossakin henkilöautoliikenteeseen. Liikenteen lisääntyminen kuormittaa alemmaa tieverkkoa ja lisää sen kunnostustarvetta, jotta kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen voidaan vähentää. Tiiviissä ja väestöpohjaltaan suuremmissa kylissä on mahdollista hyödyntää tehokkaasti olemassa oleva infrastruktuuri, sekä toteuttaa keskitetty ja tehokkaampi yhdyskuntatekninen huolto.



Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Rakentamisen keskittäminen kyliin säästää yleisesti luontoalueita, vaikka kylien lähellä saattaa tarve rakentamiseen ja virkistyskäyttöön kasvaa. Tiiviimpi kylärakenne ja lähipalvelut voivat lisätä pyöräilyä ja jalankulkua ja vähentää siten osaltaan liikenteen päästöjä ja meluhaittoja. Kokonaisuudessaan liikenteen aiheuttama kuormitus ei kuitenkaan vähene lisääntyvän henkilöautoliikenteen seurauksena. Kylien aiheuttama ympäristökuormitus voi vähentyä nykyistä tehokkaammalla jätehuollolla ja jätevesien käsittelyllä. Myönteinen ympäristövaikutus heijastuu laajalle alueelle mm. pintavesiin. Kylien tiivistäminen ja uudisrakentaminen vaikuttavat kylämaisemaan. Vaikutukset voivat olla kulttuuriympäristöjen tai maiseman kannalta kielteisiä tai myönteisiä. Erityisesti niissä kylissä, jotka sijoittuvat valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille tai valtakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin, täydennysrakentaminen edellyttää arvokkaiden ominaispiirteiden tunnistamista ja maankäytön harkittua yhteensovittamista niihin. Parhaimmillaan uusi rakentaminen voi täydentää kulttuuriympäristön kokonaisuutta sekä pitää kylät elävinä ja kulttuurimaiseman viljeltyinä.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kyliin rakentamisen tehostaminen voi vähentää kunnille hajarakentamisesta syntyviä

lyhyen ja pitkän aikavälin kustannuksia. Hajarakentamisen ohjaaminen kyliin ja rakentamisen keskittäminen voi vähentää tarvetta uusille infrastruktuuri-investoinneille. Kiinteistökohtaiset teknisenhuollon investoinnit voivat olla pienempiä kylässä kuin investoinnit haja-asutusalueella. Rakentamisen keskittäminen voi kuitenkin nostaa maan arvoa ja vaikuttaa rakentamiskustannuksiin. Julkisten palveluiden keskittäminen voi myös tuoda taloudellisia säästöjä. Rakentamisen ohjaaminen kyliin tukee myös elinkeinoja ja parantaa yksityisten ja julkisten palveluiden kannattavuutta. Maakuntakaavalla ei ole vaikutusta maaseutupolitiikkaan liittyviin tukija muihin päätöksiin.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Kylät monipuolistavat asumisen vaihtoehtoja maakunnassa. Kylien aktiivisella kehittämisellä on pääosin myönteinen vaikutus asukkaisiin ja yhteisöihin. Muutokset ja rakentaminen voidaan myös kokea häiritsevänä ja nykyistä kyläyhteisöä ja maisemaa liiaksi muuttavina. Väestönkasvu ja kehitystoimet luovat edellytyksiä palveluiden säilyttämiseen ja ehkä jo poistuneiden palveluiden palauttamiseen. Vaikutukset väestön ikärakenteeseen on myönteinen. Yhteisöllisyys ja paikallisdentiteetti voimistuvat. Kylät voivat tarjota monimuotoisia ja erilaisia asuinympäristöjä.

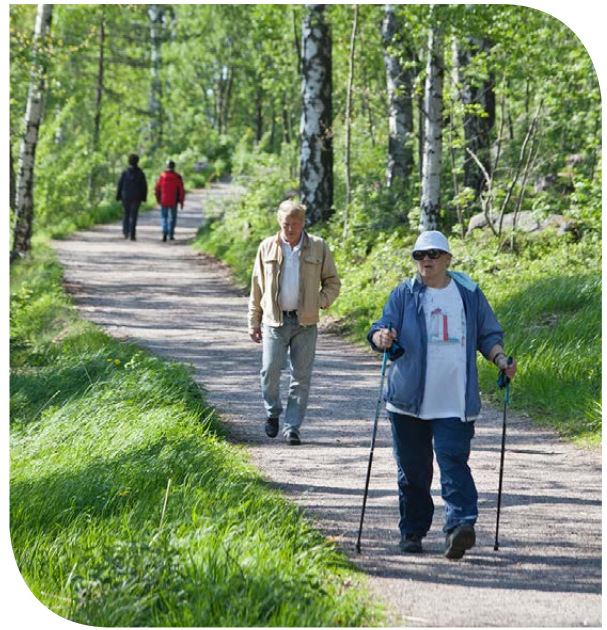
5.6. KAAVAN MUU SISÄLTÖ


5.6.1. Palvelujen alue

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Palvelujen alueiden suunnittelun lähtökohtana on voimassa olevat Uudenmaan maakuntakaavat. Uudenmaan maakuntakaavassa on käytetty palvelujen alue -kohdemerkintää. Merkinnät jäävät voimaan. Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta palvelujen alue -nimiset aluevaraukset ja kohteet kumotaan.

Järvenpään sosiaalisairaala on osoitettu ainoana uutena palvelujen alue -merkintänä, koska sitä ympäröivä taajamatoimintojen alue kumotaan ja kohde jää muusta rakenteesta erilliseksi. Porvoon aluesairaalan ja Lapinjärven koulutuskeskuksen (Sjökulla) aluevaraus kumotaan. Näitä ei merkitä erikseen, koska ne sijoittuvat taajamatoimintojen alueelle. Porvoon Barnens by -kohdemerkintä kumotaan, koska sillä ei ole maakunnallista merkitystä.



Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 Palvelujen alue	Kohdemerkinnällä osoitetaan taajamien ulkopuoliset sosiaali- ja terveyspalvelujen sekä vastaavien muiden palvelujen kohteet.	Alue on varattu ensisijaisesti sosiaali- ja terveydenhuollon, vastaavien julkisluonteisten palvelujen sekä niitä tukevien toimintojen tarpeisiin. Alueen käyttöä suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen tai muu käyttö ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta aluevarauksen rajoittuvalla tai alueen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000-verkoston kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia veden laatuun, määrään, vesitasapainoon tai vesialueen pohjaolosuh-teisiin eikä sellaisia melu- tai muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.
<p>Palvelujen aluetta koskeva kuvaus korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan palvelujen aluetta koskevan kuvauksen.</p>		

Vaikutukset alueiden käyttöön

Kaavassa uutena osoitettu palvelujen alue sijaitsee voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen alueella. Merkinnän mukainen toiminta on jo toteutunut ja sitä voi edelleen kehittää. Näin ollen vaikutukset alueiden käyttöön ovat vähäiset. Merkintöjen kumoaminen ei muuta nykyistä maankäyttöä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Palvelujen alue sijaitsee hyvien liikenneyhteysien varrella. Alue ei vaadi uusia liikenneyhteysiä eikä uusia yhdyskuntateknisiä palveluita. Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon ovat vähäiset.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Palvelujen alueen välittömässä läheisyydessä ei ole maakunnallisesti merkittäviä pohjave-

sialueita eikä muita arvokkaita luontokohteita. Toiminto ei aiheuta merkittävää ympäristökuormitusta. Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat vähäiset.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Alueella toimiva palvelulaitos tarjoaa työpaikkoja. Työllistävä vaikutus on merkittävä. Julkiselle sektorille kohdentuvat ylläpito- ja käyttökustannukset ovat huomattavat.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Palvelujen alue tarjoaa sosiaali- ja terveysalan palveluita. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja hyvinvointiin ovat merkittävät ja kohdistuvat maakuntaa laajemmalle alueelle.

5.6.2. Energiaverkot ja siirtoviemärit

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Sähkönsiirtoverkon esittämisen lähtökohtana on voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kaavaratkaisut. Sähköverkon ajantasaistamisen tarpeita on selvitetty yhdessä kantaverkkoyhtiö Fingridin ja kaava-alueen sähköyhtiöiden kanssa.

Uudenmaan maakuntakaavojen sähkönsiirron verkko kohdemerkintöineen jää suurimmalta osalta voimaan. Maakuntakaavamerkintöjä ja suunnittelumääräyksiä on täsmennetty kauttaaltaan siten, että sana voimalinja korvataan sanalla voimajohto. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan sähkönsiirtoverkko kumotaan osin ja se on osoitettu uudelleen hyödyntäen aiempia linjauksia. Sähkönsiirron merkinnöissä ja määräyksissä on siirretty käyttämään Uudenmaan maakuntakaavan mukaisia merkintöjä ja määräyksiä.

Maakuntakaavassa käytetystä merkintätavasta johtuen uudet voimajohdot eivät näy maakuntakaavakartalla, mikäli ne kulkevat rinnakkain nykyisten, maakuntakaavaan jo vahvistettujen voi-

majohtojen kanssa. Tällaisia, vireillä olevia johtohankkeita ovat mm.

- Inkoo - Virkkala voimajohto 110 kV
- Inkoo - Kynnar voimajohto 400 kV
- Anttila - Neste voimajohto 400 kV
- Länsisalmi - Vuosaari voimajohto 400 kV

Uudenmaan maakuntakaavojen energiahuollon alueiden kohdemerkinnän (Energiahuollon alue) suunnittelumääräystä on täydennetty Helsingin Hanasaaren voimalaitosta koskevalla määräyksellä, jotta alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan varautua alueen käyttämiseen taajamatoimintojen alueena, mikäli aluetta ei tarvita voimalaitosalueena. Alueella säilyy suurmuuntoaseman varaus voimalaitoksen mahdollisesta siirtymisestä huolimatta.

Uudenmaan maakuntakaavoissa käytetty periaate, että kaavassa ei osoiteta maakaapeleita, säilyy edelleen. Tiiviisti rakennetuilla alueilla on kuntien yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa varauduttu 110 kV:n ja 400 kV:n maanalaisiin voimajohtoihin. Näitä ei osoiteta maakuntakaavassa. Voimajohtojen esittäminen maakuntakaavakartalla ei es-

tä toteuttamista kaapeliratkaisuna, mikäli se muun yhdyskuntarakentamisen tai ympäristön kannalta on tarpeellista.

Suomen ja Viron välisten tasasähköjohtojen merkinnät on erotettu omiksi merkinnöikseen. Johdot ovat maa-alueella osittain ilmajohtoja, merialueella ne ovat kaapeleita. Itämeren alueen kantaverkkojen siirtokapasiteetin lisäämiseksi ollaan rakentamassa siirtoyhteyttä **EstLink 2** Porvoon Anttilasta Viroon. Vahvistetusta Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta puuttuva siirtoyhteys on merkitty nyt vaihemaakuntakaavaan.

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu **EstLink 1** Porkkalanniemeltä Viroon samalla merkinnällä kuin **110 kV voimalinjan tai tasavirtakaapelin ohjeellinen linjaus**. Koska siirtoyhteys on jo rakennettu, ohjeellinen linjaus kumotaan ja se on osoitettu vaihemaakuntakaavassa omalla merkinnällään EstLink 1.

Uudenmaan maakuntakaavan periaatteita noudattaen on osoitettu merkinnällä **400 kV** (tai **110 kV**) sellaiset uudet tai parannettavat **voimajohdot**, joista on tehty tarvittavat selvitykset, esim. YVA-menettely ja yleissuunnittelu tai kyseessä on nykyisen johdon parantaminen olemassa olevassa johtokäytävässä.

Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavassa yhteystarvenuolella osoitettu Hyvinkää-Hikiä 400 kV:n voimajohto kumotaan ja se on osoitettu merkinnällä 400 kV voimajohto valmistuneen YVA-menettelyn ja yleissuunnitelman mukaisesti.

Kaavassa on osoitettu yhteystarvemerikinnällä (**110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve**) sellaiset yhteydet, joiden osalta suunnitelmat ja selvitykset eivät ole niin pitkällä, että niiden perusteella voitaisiin osoittaa kaavakartalle ohjeellinen linjaus. Yhteystarvenuolen tavoitteena on välittää tietoa kahden kohteen tai linjan välisestä yhteystarpeesta eri viranomaisille. Energiayhtiöiden tulee yhteystarpeen toteuttamisen mahdollisia linjauksia selvittäessään olla riittävän ajoissa yhteydessä myös ao. kunnan kanssa, jotta linjaukset voidaan sovittaa yhteen kunnan muun yhdyskuntarakenteen sekä ympäristön kanssa.

Sähkönjakelun toimintavarmuuden ja laadun parantamiseksi on osoitettu seuraavat tulevaisuuden hankkeet maakuntakaavaan:

- Vantaalla yhteystarpeet 110 kV Seutula-Tuupakka-Tolkinkylä
- Pornaisissa yhteystarve 110 kV Halkian sähköasemalle
- Liljendal-Askola-Pornainen yhteystarve 110 kV
- Metsola-Pukkila yhteystarve 110 kV
- Kuninkaankylä-Lapinjärvi yhteystarve 110 kV
- Loviisassa Koskenkylän yhteystarve 110 kV

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa Inkoon ja Raaseporin merialueelle osoitetun tuu-


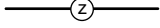

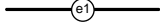
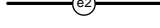
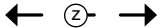
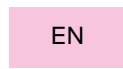

livoimatuotantoon soveltuvan alueen kytkeminen valtakunnan sähkönverkkoon on osoitettu vaihemaakuntakaavassa. Alueella on vireillä tuulivoimahanke, josta on tehty ympäristövaikutusten arviointi. YVA-selostuksessa tarkasteltu vaihtoehto kulkee mereltä Inkoon syväsataman ja hiilivoimalaitoksen kautta valtakunnanverkkoon. Johtoreitin läheisyydessä on Inkoon saariston Natura-kohteen (FI0100017) alueita. Sähkönsiirto johdon mahdollisesti edellyttämän Natura-arvioinnin tarpeen ratkaisee yhteysviranomaisen suunnittelun edetessä. Vaihemaakuntakaavaan sähköjohto merkitään yhteystarvemerikinnällä.

Uudenmaan maakuntakaavan suunnitteluperiaatteen mukaan kohdemerkinnällä osoitetulle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa yksi tai useampi energiahuoltoa palveleva laitos tai yksikkö, joiden tarkka sijainti ja laajuus määritellään kuntakaavoituksessa. Sähkönsiirtoverkon liitekartalla on tarkennettu ne energiahuollon kohdemerkinnät, joiden osalta tulee varautua sekä maakunnallisen tai seudullisen voimalaitoksen että ns. suurmuuntoaseman aluevarauksiin. Helsingin alueen tulevaisuuden sähkönhuollon varmuuden turvaamiseksi on esitetty uudet suurmuuntoasemien varaukset Vuosaareen, Viikinmäkeen ja Herttoniemeen EN-kohdemerkinnällä. Hanasaaressa säilyy suurmuuntoaseman tarve, vaikka voimalaitostoiminta siirtyisi alueelta pois. Sähkönsiirtoverkko on esitetty liitekartalla 6.

Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettiin **maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus** Mäntsälästä Siuntioon. Merkintä esitetään kumottavaksi ja se on osoitettu merkinnällä maakaasun runkoputki toteutuneen linjauksen mukaisesti.



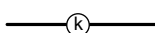
Karkkilan ja Vihdin jätevesien käsittelemisestä on laadittu selvitys kokonaistaloudellisimman ratkaisun löytämiseksi. Maakuntakaavaluonnoksessa osoitettiin selvityksen mukainen **siirtoviemäriin ohjeellinen linjaus** Karkkilasta Vihdin ja Kirkkonummen kautta Espoon Blominmäkeen sijoitettavalle uudelle jätevedenpuhdistamolle. Kaavaehdotuksessa on osoitettu ko. ohjeellinen linjaus Vihdin Kirkonkylältä Espoon Blominmäkeen Karkkilan kaupungin tehtyä päätöksen oman jätevedenpuhdistamonsa saneerauksesta. Siirtoviemäriin toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä.

Vahvistetussa maakuntakaavassa osoitettu Siuntion ja Kirkkonummen välinen ohjeellinen siirtoviemäriin osuus merialueella Störsvik-Strömsby on rakennettu ja on osoitettu 2. vaihemaakuntakaavassa **siirtoviemäriin** merkinnällä toteutuneen tilanteen mukaisesti. Vastaavasti Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavassa osoitettu ohjeellinen siirtoviemäri Nummi-Pusula-Karjalohja-Sammatti-Lohja on rakennettu ja on osoitettu 2. vaihemaakuntakaavassa siirtoviemäriin merkinnällä toteutuneen tilanteen mukaisesti. Aiemmat ohjeelliset merkinnät kumotaan.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 400 kV voimajohto	Merkinnällä osoitetaan 400 kV:n voimajohdot. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.	Voimajohtojen ja tasavirtakaapelien linjauksia suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että linjaus ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta linjauksella tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000- verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000-verkostoon.
 110 kV voimajohto	Merkinnällä osoitetaan 110 kV:n voimajohdot. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.	
 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus	Katkoviivamerkinnällä osoitetaan ohjeelliset 110 kV:n voimajohtojen linjaukset. Merkintään ei liity MRL 33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoitusta.	
 Estlink 1	Merkinnällä osoitetaan tasavirtakaapelin Estlink1 yleispiirteinen sijainti. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.	
 Estlink 2	Merkinnällä osoitetaan tasavirtakaapelin Estlink 2 yleispiirteinen sijainti. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.	
 110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteistarve	Yhteistarvemerkinällä osoitetaan 110 kV:n voimajohtojen tai merkittävien merikaapelien yhteistarpeet, joiden osalta ohjeellisen tai vaihtoehtoisen linjauksen osoittaminen ei ole mahdollista.	
  Energiahuollon alue	Merkinnällä osoitetaan energiahuoltoa palvelevia laitoksia tai rakenteita. Aluevarausmerkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus. Kohdemerkinnällä osoitetun alueen tarkka sijainti ja laajuus ja yksiköiden määrä määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.	Alue varataan energiahuollon tarpeisiin. Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet. Mikäli Helsingin Hanasaressa alueen käyttö voimalaitosalueena lakkaa, se varataan taajamatoimintojen alueeksi. Alueella säilyy suurmuuntoaseman varaus voimalaitoksen mahdollisesta siirtymisestä huolimatta.

110 kV voimajohdon ohjeellisen linjauksen kuvaus korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan 110 kV ohjeellista voimalinjaa koskevan kuvauksen.

Energiahuollon aluetta koskeva suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan energiahuollon aluetta koskevan suunnittelumääräyksen.

 <p>Siirtoviemäri</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan merkittävimmät seudulliset siirtoviemärit. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus</p>	<p>Siirtoviemäriä suunniteltaessa on huolehdittava siitä, että rakentaminen tai käyttö ei yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa aiheuta siirtoviemäriin linjauksella tai sen läheisyydessä sijaitsevalla Natura 2000 -verkostoon kuuluvalla tai valtioneuvoston verkostoon ehdottamalla alueella sellaisia haitallisia vaikutuksia veden laatuun, määrään, vesitasapainoon tai vesialueen pohjaolosuhteisiin eikä sellaisia muita häiriöitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon.</p>
 <p>Siirtoviemäriin ohjeellinen linjaus</p>	<p>Katkoviivamerkinällä osoitetaan merkittävien seudullisten siirtoviemäreiden ohjeelliset linjaukset. Merkintään ei liity MRL 33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoitusta.</p>	
 <p>Maakaasun runkoputki</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan korkeapaineiset (yli 40 bar) maakaasuputket. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	

Siirtoviemäriä koskeva merkinnän kuvaus korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan siirtoviemäriä koskevan merkinnän kuvauksen.

Siirtoviemäriin ohjeellista linjausta koskeva merkinnän kuvaus korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan siirtoviemäriin ohjeellista linjausta koskevan merkinnän kuvauksen.

Vaikutukset alueiden käyttöön

Energiahuollon alueilla ja linjoilla edellytykset muuhun maankäyttöön ovat rajoitetut. Toteuduttuaan laitosalueet ovat suljettuja ja niillä ei sallita muuta kuin niiden toimintaan liittyvää rakentamista. Vaikutus koskee lievempänä myös merkintöjen lähialueita. Esimerkiksi rakentaminen johtokaduilla ei ole mahdollista. Olemassa olevien linjojen osalta kaavan vaikutukset maankäyttöön ovat vähäisiä. Maakaasun runkoputken linjausten vaikutus kohdistuu ensisijassa rakentamiseen ja metsätalouteen. Sen sijaan vaikutukset peltoviljelyyn ja virkistyskäyttöön ovat vähäisiä. Ohjeellisina ja yhteystarpeina osoitettujen linjojen rakentamisedellytysten turvaaminen edellyttää niiden huomioon ottamista kuntakaavoituksessa ja rakentamista koskevissa lupamenettelyissä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Energiahuollon laitokset voivat lisätä paikallisesti raskasta liikennettä energian tuotantotavasta riippuen. Sähkönsiirtoverkot ja energiahuollon laitokset varmistavat energiantuotannon ja sähkönjakelun toimivuuden ja parantavat yhdyskuntahuollon toimintavarmuutta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Energiahuollon alueet ja linjat muuttavat ympäristöä ja maisemaa. Tapauskohtaisia vaikutuksia arvioidaan tarkemmin mm. ympäristölupamenettelyn yhteydessä. Maakaasun runkoputkien ja siirtoviemäreiden vaikutukset ovat merkittävimmät rakentamisvaiheessa. Jo rakennettujen ja maisemoitujen linjausten vaikutukset ovat vähäiset. Merikaapeleiden vaikutukset merenpohjaan ovat vähäiset. Vaikutukset ajoittuvat pääosin rakentamisajalle. Merikaapelina toteutetta-

van yhteystarpeen vaikutusten merkittävyys riippuu kuitenkin linjauksen tarkemmas- ja sijainnista. Vaikutusten lieventämiskeinot selvitetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

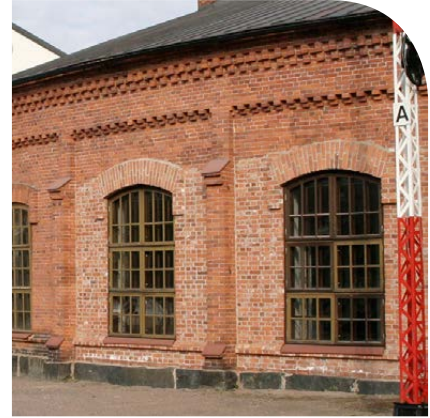
Sähkönsiirtoverkon johtokaturakenteilla on huomattava ja pysyvä vaikutus maisema- ja kaupunkikuvaan. Vaikutukset ovat erityisen merkittäviä arvokkailla kulttuuriympäristöalueilla. Ilmajohdoista on haittaa ja vaaraa erityisesti linnuille. Johtokäytävät voivat toimia ekologisina käytävinä erityisesti avoimen ympäristön lajistolle ja monipuolistaa lajistoa. Siirtoviemärien rakentaminen vähentää vesistökuormitusta. Vaikutus on laaja-alainen. Rakentamisen aikaisia haittoja voidaan estää ja lieventää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Energiahuollon laitokset ja sähkönsiirtoverkot varmistavat energiansaannin ja sähkönsiirron, ja sitä kautta tukevat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Toimintavarma energiantuotanto ja sähkönsiirto parantavat elinkeinojen kehittymismahdollisuuksia. Energiahuollon vaatimat rakentamis- ja ylläpito-kustannukset ovat merkittävät.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Toimiva ja häiriötön energia- ja jätehuolto luo keskeisen perustan turvalliselle ja viihtyisälle asumiselle. Energiatuotannon päästöt saattavat heikentää elinympäristön terveellisyyttä ja viihtyisyyttä. Päästöjen vaikutus riippuu käytettävistä polttoaineista ja laitostekniikasta. Epätietoisuus suurten linjahankkeiden toteutumisajankohdasta ja tarkemmista linjauksista aiheuttavat kielteisiä sosiaalisia vaikutuksia yksilö- ja yhteisötasolla.



5.6.3. Kulttuuriympäristöt

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Kulttuuriympäristöteemaa on käsitelty 2. vaihe-
maakuntakaavassa vain siltä osin, kuin tarkistetut
valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuu-
riympäristöt (RKY2009) on valtakunnallisten alu-
eidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaisesti osoitet-
tava maakuntakaavassa. Teema otettiin kaavarat-
kaisuun ehdotusvaiheessa.

Valtioneuvoston päätöksen 22.12.2009 mu-
kaan Museoviraston laatima inventointi Valta-
kunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuu-
riympäristöt (RKY 2009) korvaa valtakunnalli-
sissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitun vuoden
1993 inventoinnin. Nämä osoitetaan 2. vaihema-
kuntakaavassa uudella ominaisuusmerkinnällä
”**kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä
alue, tie tai kohde, valtakunnallisesti merkittävä
(RKY2009)**”. Kohdeluettelo on esitetty liitekartan
8 yhteydessä. Tarkemmat kohdetiedot ja ominais-
piirteet on kuvattu Museoviraston inventoinnissa
(www.rky.fi).

Ominaisuusmerkinnän ensisijaisen maankäyt-
tömuodon määrittelee aina aluevarausmerkintä.
Alueilla, joille on osoitettu päällekkäin sekä käyt-
tötarkoitus aluevarausmerkinnällä että erityisomi-
naisuustieto kulttuuriympäristörasterilla, yksityis-
kohtaisemman suunnittelun tehtävänä on arvioida
ja sovittaa yhteen käyttötarkoituksen mukainen
maankäyttö ja kulttuurihistorialliset arvot.

Kulttuuriympäristön vaaliminen ratkaistaan
ensi sijassa kuntien kaavoituksessa ja muussa
suunnittelussa sekä eri viranomaisten toimin-
nassa. Alueita kaavoitettaessa yksityiskohtaisem-
man suunnittelun tulee pohjautua ajantasaisiin
yksityiskohtaisiin selvityksiin ja analysointeihin
kunkin osa-alueen arvoista. Kulttuuriympäristön
erityisominaisuudet ja ominaispiirteet antavat läh-
tökohtia suunnittelulle ja toteutukselle, ja vaikka
ne usein asettavat myös reunaehdoja, ne eivät estä
alueiden tai kohteiden monipuolista käyttöä ja ke-
hittämistä. Alueiden rajaukset määritetään kunta-
kaavoituksessa tapauskohtaisesti, kuitenkin siten,
etteivät maakuntakaavan keskeiset tavoitteet ja
kohteiden arvot vaarannu.

Kaikki nykyisissä maakuntakaavoissa olevat
kulttuuriympäristöä ja maisemia koskevat mer-
kinnät jäävät voimaan. Voimassa olevissa kaavoissa
on osoitettu Uudenmaan alueella aiemman inven-
toinnin mukaiset RKY1993-alueet ja valtioneuvos-
ton periaatepäätöksen 5.1.1995 mukaiset valta-
kunnallisesti arvokkaat maisema-alueet. Itä-Uu-
denmaan alueella maakuntakaavassa on osoitettu
valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat
kulttuuriympäristöt ja nämä merkinnät sisältävät
myös em. valtakunnallisesti arvokkaat maisema-
alueet. Nykyisistä kaavoista jäävät voimaan myös
muinaisjäännekohteet ja -alueet, kulttuurihisto-
riallisesti merkittävät tielinjaukset, maisematiet,
museorata ja Unescon maailmanperintökohteet.

Koska kulttuuriympäristöteemaa ei tässä vai-
hekaavassa ole laajemmin käsitelty, ei kahden

maakuntakaavan merkintöjä ole voitu yhdenmukaistaa. Kulttuuriympäristöjen merkintätavat ovatkin lähekkäisiä ja vaativat tulkinnessa erityistä tarkkuutta. Tulkinnan helpottamiseksi kaavaselostuksen selventävällä liitekartalla 8 on eroteltu kaavoissa osoitettujen valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY2009) sekä valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden kokonaisuudet toisistaan eri väreillä.


Merkintätapoja selkiytetään seuraavilla kaavakierroksilla, kun kulttuuriympäristöteemaa käsitellään kokonaisuutena. Tärkeintä on, että kaavat turvaavat siihenkin asti merkittävien kulttuuriympäristöarvojen säilymisen eli kulttuuriympäristöjen ja maisemien arvot tulevat yksityiskohtaisemman suunnittelun tietoon ja voidaan ottaa siinä huomioon. Paitsi kulttuuriympäristöjen suunnittelumääräyksessä, kulttuuriympäristöt on pyritty ottamaan huomioon myös muissa 2. vaihemaakuntakaavan keskeisten aluevarausmerkintöjen suunnittelumääräyksissä ja niitä onkin kaavatyössä jonkin verran tarkistettu

Kaavakartalla keskustatoimintojen alueiden alue- ja kohdemerkintöjen peittoon jää kokonaan tai osittain joitakin kulttuuriympäristömerkintöjä. Nämä tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sekä keskustatoimintojen alueiden että kulttuuriympäristöjen suunnittelumääräysten mukaisesti. Peittyvät kohteet on luetteloitu merkinnät ja määräykset -asiakirjassa.

Uudenmaan liitto on selvittänyt koko suunnittelualueella yhdenmukaisin perustein maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt (Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisu E 114 - 2012), vaikka niitä ei käsitellä tässä kaavassa. Selvitystä on hyödynnetty 2. vaihemaakuntakaavaa laadittaessa aluevarauksen määrittelyssä ja vaikutusten arvioinnissa. Selvityksen tulos esitetään maakuntakaavan liitekartalla 9, joka korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan liitekartan 25 ”Uudenmaan liiton inventoinnin mukaiset kulttuuriympäristöt”.

Maakunnallinen selvitys osoitti, että RKY1993-alueista ne, jotka ovat pudonneet vuoden 2009 valtakunnallisesta valikoimasta, ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä. Tästäkin syystä voimassa olevien kaavojen kulttuuriympäristömerkintöjä ei kumottu, jotta arvot voidaan turvata siihen saakka, kunnes maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt käsitellään ja viedään varsinaiselle kaavakartalle.

Kulttuuriympäristöjen vaikutusten arvioinnin periaatteita ja vaikutusta kaavan valmistelussa on esitetty kaavaselostuksen liitteessä D.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde, valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009)</p>	<p>Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta valtakunnallisesti merkittävät alueet, tiet ja kohteet (RKY 2009).</p> <p>Alueilla, joille on aluevarausmerkinnällä osoitettu käyttötarkoitus, ensisijaisen maankäyttömuodon määrittelee aluevarausmerkintä.</p>	<p>Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot.</p> <p>Maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen on turvattava myös osittain tai kokonaan keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnän alle jäävillä alueilla ja kohteissa (luettelo tämän asiakirjan lopussa).</p>

Vaikutukset alueiden käyttöön

Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeät alueet tukevat arvokkaiden maisemien ja kulttuurikohteiden säilymistä ja vaalimista muun yhdyskuntarakenteen muutos- ja rakentamispaineissa. Valtakunnalliset sekä maakunnalliset selvitykset ja inventoinnit parantavat mahdollisuuksia tunnistaa kulttuuriympäristöjen ja maisemien keskeiset ominaispiirteet ja ottaa ne huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen sekä tiivistettävien ja uusien taajamatoimintojen alueiden tai maakunnallisesti merkittävien kylien välillä voi kohdistua keskenään ristiriitaisia maankäyttötavoitteita. Erityisesti ristiriitoja voi syntyä tiiviillä kaupunkialueella, johon liittyy suuria rakentamispaineita. Vaikutukset sekä alueiden käyttömahdollisuudet riippuvat kohteiden herkkyydestä ja haavoittuvuudesta. Useimmiten arvokkaat ominaispiirteet voidaan ottaa lähtökohdaksi yhdyskuntien suunnittelussa ja siten turvata arvojen säilyminen. Kulttuurimaisemien hoitotoimenpiteet puolestaan voivat edistää maa- ja metsätaloustoimintaa.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja maisemien vaaliminen vaikuttaa uusien tiehankkeiden toteuttamiseen sekä vanhojen tielinjausten mahdollisiin muutos- ja parannustöihin.

Uusista valtakunnallisista raideyhteyksistä ESA-radan linjaus ei kohdistu valtakunnallisille maisema- tai kulttuuriympäristöalueille ja sivuaa vain yhtä selvityksen mukaista maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä erkanemiskohdassaan Espoon Kauklahdessa. ESA-radan vaikutuksia on kuvattu tarkemmin erillisessä ympäristövaikutusten arviointiraportissa.

Itäradan ohjeellinen linjaus kohdistuu muutamaa selvityksen mukaiseen maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, pääosin paikoissa, joissa on jo entuudestaan ympäristöhäiriöitä kuten moottoritie. Linjaus kulkee Nikkilän pohjoispuolelta, jolla vällettiin Sipoon kirkon ympäristön valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen

vaarantuminen. Lisäksi ohjeellinen linjaus sivuaa muutamia valtakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä, mutta ne sijaitsevat Itä-Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa osoitetun linjauksen alueelle, jota ei tässä vaihemaakuntakaavassa suunniteltu uudelleen. Itäradan linjausvaihtoehtojen vaikutuksia on selvitetty erillisissä kaavaluonnos- ja kaavaehdotusvaiheen raporteissa. Radan toteutus suunnittelussa arvioidaan vaikutukset tarkemmin ja ratkaistaan haitallisten vaikutusten lieventämis- ja estämiskeinot.

Yhdyskuntateknisen huollon rakentaminen voi vaikuttaa arvokkaisiin maisema- ja kulttuurialueisiin, mutta vaikutukset voivat olla vain väliaikaisia. Arvokkailla kulttuuri- tai maisemakohteilla voi olla vaikutusta suurten yhdyskuntateknisen huollon sijoittamisratkaisuihin, kuten tuulivoimaloihin ja sähkölinjoihin.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

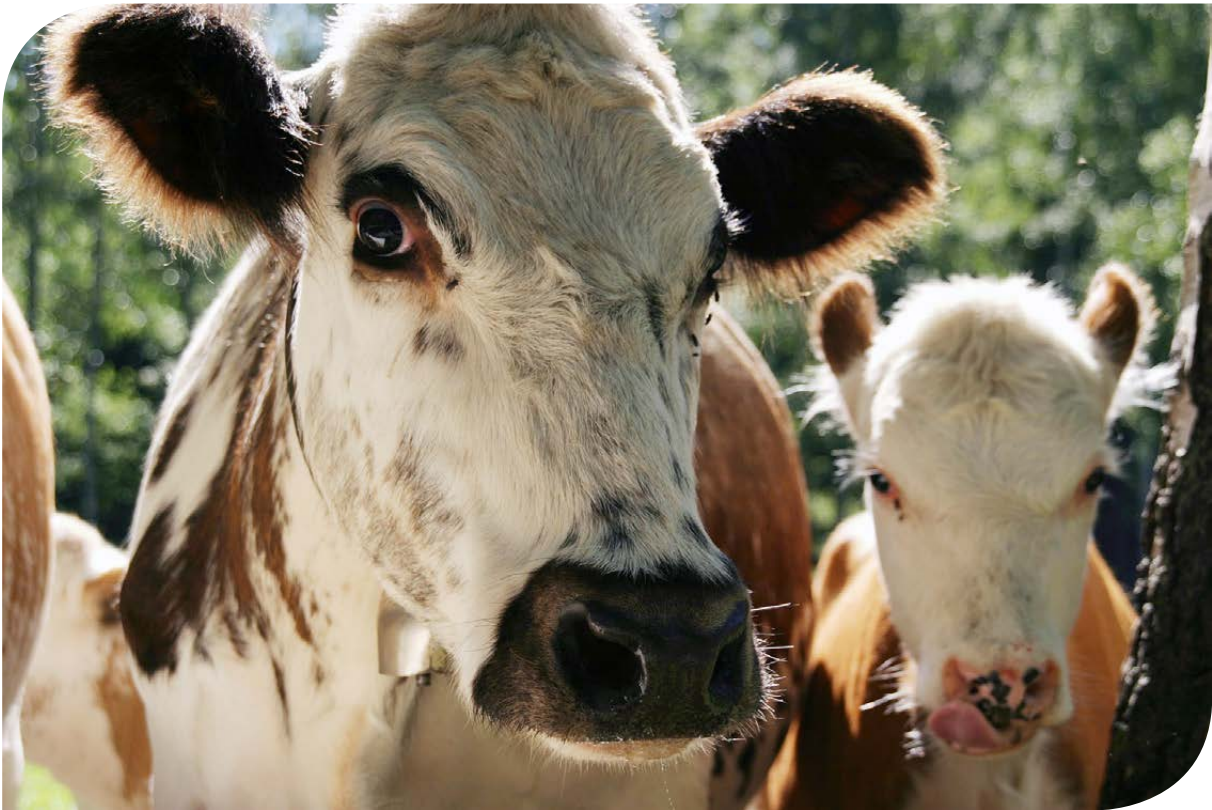
Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat pääasiassa myönteisiä. Arvokkaat maisema-alueet säästävät yhtenäisiä maisemakokonaisuuksia. Ne tukevat luonnon monimuotoisuutta ja perinnebiotooppien säilymistä, sekä maakunnan tyyppillisiä ja omaleimaisia kulttuuriperintökohteita. Kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet voivat toimia osana ekologista verkostoa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden vaaliminen parantaa matkailu- ja virkistyselinkeinojen toimintaedellytyksiä ja tukee maatalouselinkeinoja. Kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden arvojen ylläpitäminen vaatii kuitenkin myös julkista rahoitusta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Arvokkaat kulttuurikohteet ja maisema-alueet voivat vaikuttaa maan arvoon ja maa-alueiden hyödyntämismahdollisuuksiin. Myönteisiä vaikutuksia syntyy elinympäristön viihtyisyyden sekä ympäristökokemusten kautta. Kulttuuriympäristöt vahvistavat myös paikallisentiteettiä ja yhteisöllisyyttä.



5.6.4. Melualueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Kaavassa on esitetty puolustusvoimien ampuma-alueiden melualueet, jotka perustuvat puolustusvoimien meluselvityksiin ja saatuihin paikkatietoihin. Merkintä on ominaisuusmerkintä.

Puolustusvoimien ampuma-alueiden melualueet on osoitettu Helsingin edustalla Santahaminan, Kirkkonummen/Inkoon/Siuntion Upinniemi-Mäki-luodon ja Hangossa Syndalenin ampumamelun alueille. Puolustusvoimien laatimien selvitysten mukaan näillä alueilla melutaso voi ylittää vuorokauden keskiäänitason (LAeq 7-22 yli 55dB). Tästä syystä alueille on toimintojen sijoittelulla ja rakennusten rakenteilla vähennettävä ampumamelusta aiheutuvia haittoja. Myös alueen sisällä olevilla, puolustusvoimien hallinnassa olevan alueen alueiden suunnittelussa ja käytössä on pyrittävä toimintaan, josta aiheutuu mahdollisimman vähän haittoja ympäröivälle asutukselle ja muulle melulle herkälle toiminnalle. Tällä pyritään vähentämään saariston käyttäjille ja vapaa-ajan asutukselle syntyvää meluhaittaa.

Suomenlahden meripuolustusalue ja Etelä-Suomen sotilasläänin esikunta ovat selvityksissään päätyneet, että Isosaaren merkitys sotilasalueena on muuttumassa. Kanta ilmoitettiin 2. vaihekaavan viranomaisneuvottelussa 31.1.2013 ja sen perusteella Isosaaren merkintä on kaavan viimeistelyvaiheessa muutettu merkinnäksi EP/u ja yhdistetty Santahaminan/Isosaaren melualueutta supistettu poistamalla Isosaaren vaikutusalueen melualue.

Melualueen ominaisuusmerkintään ei liity rakentamisrajoitusta ja se ei estä yksittäisten rakennusten sijoittamista alueelle. Luvan myöntämisen edellytykset arvioi kunta. Merkinnällä pyritään osoittamaan tarve ottaa meluhaitta huomioon kun kunta tekee rakentamista koskevaa lupaharkintaa. Melualueet sijaitsevat suurimmaksi osaksi meri-alueilla ja Santahaminan melualueutta lukuun ottamatta taajamatoimintojen alueiden ulkopuolella.

Koska melualueet esitetään nyt omalla merkinnällä, voidaan Hangon Syndalenia koskeneesta EP/y-merkinnästä (puolustusvoimien alue, jossa tulee erityisesti ottaa huomioon toiminnasta aiheutuvat melu- ym. haitat) luopua tarpeettomana. Aluetta koskeva merkintä EP/y kumotaan ja korvataan samalla aluerajauksella EP merkinnällä.

» **Santahaminan ampumatoiminta. Ympäristömeluselvitys.** Insinööri toimisto Akukon 2010.

» **SLMEPA ampumatoiminta. Ympäristömeluselvitys.** Insinööri toimisto Akukon 2011.

» **Syndalenin ampuma-alue. Ympäristömeluselvitys.** Itäisen maanpuolustusalueen esikunta 2003.

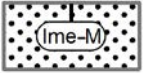
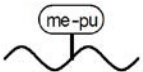

» **Santamina-Isosaari ampumatoiminnan melualue 55 dB (Aeq).** Maavoimien esikunta. Paikkatiedot 25.11.2011

Melualueen merkinnän lisäksi Puolustusvoimien alueen (EP) suunnittelumääräyksen merkinnän kuvausta on täsmennetty lisäämällä siihen maininta, että alueella liikkuminen saattaa olla turvallisuus- ym. syistä rajoitettua.

Liikennealueen suunnittelumääräystä muutetaan Hangon lentokenttäalueen osalta. Kenttää koskevan ympäristölupa (2008, VHO 2009) mukaan kentällä saa harjoittaa lentotoimintaa vain klo 7-22 välisenä aikana. Koska ympäristölupapäätös on lainvoimainen ja sen ei nähdä olevan ristiriidassa maakuntakaavan kanssa, on sen mukaiset muutokset tehty liikennealueen suunnittelumääräykseen. Muutokset liittyvät lentotoiminnan sallittuihin ajankohtiin sekä melun huomioon ottamiseen koskien kaikkia ympäristön asuinalueita ja niihin verrattavia alueita. Muutoksella ei ole vaikutusta muiden liikennealueiden suunnitteluun.

Finavialle on myönnetty Helsingin Malmin lentokenttää koskeva ympäristölupa vuonna 2008. Luvan mukaan lentoasemaa saa käyttää yöaikaan klo 22.00-7.00 vain välttämättömiin valvonta-, hälytys- ja pelastuslentoihin ja vastaaviin lentoihin sekä hätä- ja muissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Maakuntakaavassa osoitetaan kentän toiminnasta aiheutuva lentomelualue perustuen Finavian arvioon melun leviämisestä klo 7.00-22.00 välisenä aikana **Lentomelualue** muuttuu maakuntakaavassa aiemmin esitetystä vain hieman, laajentuen alueen kaakkoisosassa. Koska ympäristölupa on lainvoimainen ja sen ei nähdä olevan merkittävässä ristiriidassa maakuntakaavan kanssa, on maakuntakaavan Malmin lentokentän melualueutta ja suunnittelumääräystä tarkistettu.

Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskeva ympäristölupapäätös on annettu vuonna 2011. Lupapäätöksestä ja erityisesti sen lentomelua koskevasta osuudesta on valitettu Vaasan hallinto-oikeuteen. Ympäristölupapäätöksen perusteena esitetty melualue poikkeaa merkittävästi lainvoimaisesta Uudenmaan maakuntakaavasta koska arviot lentotoiminnan kehittymisestä sekä myös melun laskentamenetelmät ovat muuttuneet. Helsinki-Vantaan lentomelualueutta ei ole kuitenkaan lupaprosessin keskeneräisyyden vuoksi ollut mahdollista ottaa käsittelyyn 2. vaihemaakuntakaavassa.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 <p>Lentomelualue M (L_{Aeq} 7-22 yli 55dB)</p>	<p>Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan Helsingin Malmin lentokentän melualue, jolla melutaso (L_{Aeq} 7-22) on yli 55 dB.</p>	<p>Alueella on toimintojen sijoittelun ja rakennusten rakenteiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa otettava lentomelu huomioon, kunnes Malmin lentokentän toiminta päättyy.</p>
 <p>Puolustusvoimien melualue (L_{Aeq} 7-22 yli 55dB)</p>	<p>Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan puolustusvoimien ampumatoiminnoista johtuvat melualueet, joilla melutaso on yli (L_{Aeq} 7-22) yli 55dB.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on puolustusvoimien hallinnassa olevien alueiden ulkopuolisilla alueilla toimintojen sijoittelulla ja rakennusten rakenteilla vähennettävä ampumamelusta aiheutuvia haittoja.</p> <p>Puolustusvoimien hallinnassa olevan alueen suunnittelussa ja käytössä on pyrittävä vähentämään haittoja puolustusvoimien alueen ulkopuolisella melualueella sijaitsevalle asutukselle ja muille, melulle herkille toimintoille.</p>
 <p>Liikennealue</p> <div style="border: 1px dashed blue; border-radius: 15px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Liikennealuetta koskeva suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan liikennealuetta koskevan suunnittelumääräyksen.</p> </div>	<p>Merkinnällä osoitetaan alueita lentotoimintaa ja satamatoimintaa varten. Merkintään liittyy MRL 33 §:n 1. momentin nojalla rakentamisrajoitus.</p>	<p>Hangon lentokenttäalueen käyttö on suunniteltava niin, että melutaso (L_{Aeq} 7-22) on ympäristön asuntoalueilla ja niihin verrattavilla alueilla enintään 55 dB sekä loma-asutukseen käytettävillä alueilla 45 dB.</p>
<div style="background-color: #f08080; color: white; padding: 2px 5px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">EP</div> <p>Puolustusvoimien alue</p> <div style="border: 1px dashed blue; border-radius: 15px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan EP-alueita koskevan merkinnän kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.</p> </div>	<p>Merkinnällä osoitetaan puolustusvoimien pysyvässä käytössä olevat varuskunta-, harjoitus- ja vastaavat alueet, joilla liikkuminen saattaa olla turvallisuus- ym. syistä rajoitettua.</p> <p><i>Ympäristöministeriön Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vahvistamispäätöksen (30.10.2014) mukaisesti Tuusulan Rykmentinpuiston alueelle jää voimaan Uudenmaan maakuntakaavan EP-kaavamerkinnän kuvaus:</i> Merkinnällä osoitetaan sellaiset puolustusvoimien pysyvässä käytössä olevat varuskunta-, harjoitus- ja vastaavat alueet, joille yleisön pääsy on rajoitettu.</p>	<p>Alue varataan puolustusvoimien käyttöön.</p> <p>Mikäli taajamatoimintojen alueisiin kiinteästi liittyvät alueet Helsingin Santahaminassa ja Raaseporin Dragsvikissä vapautuvat puolustusvoimien käytöstä, ne varataan vapautuvilta osiltaan taajamatoimintojen alueeksi.</p> <p><i>Ympäristöministeriön Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vahvistamispäätöksen (30.10.2014) mukaisesti Tuusulan Rykmentinpuiston alueelle jää voimaan Uudenmaan maakuntakaavan EP-kaavamerkinnän määräys:</i> Alue varataan puolustusvoimien käyttöön. Mikäli taajamatoimintojen alueisiin kiinteästi liittyvät alueet Helsingin Santahaminassa, Tammisaaren Dragsvikissä ja Tuusulan Hyrylässä vapautuvat puolustusvoimien käytöstä ne varataan vapautuvilta osin taajamatoimintojen alueeksi.</p>

Vaikutukset alueiden käyttöön

Puolustusvoimien ampuma-alueet ovat olleet toiminnassa jo pidempään, mutta maakuntakaavan melualuumerkinnällä edistetään meluhaitan huomioon ottamista yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Melualueiden merkinnät turvaavat puolustusvoimien toimintaedellytykset alueilla ja toiminnan kehittämisen. Melualueet vaikuttavat melulle herkkien toimintojen sijoittamiseen alueelle. Merkintä on kuitenkin ominaisuusmerkintä, eikä sitä koske MRL:n 33 § rakentamisrajoitus.

Lentomelu rajoittaa erityisesti uuden asuinrakentamisen mahdollisuuksia alueella. Kaavaehdotuksessa tehtävä muutos Hangon lentokentän alueella ei tuo uusia rajoituksia alueiden käyttöön. Malmin lentokentän melualue laajenee vain hieman ja pääosin tieliikennealueelle, jolloin sen vaikutus muuhun maankäyttöön on vähäinen.

Puolustusvoimien melualueet ovat pinta-alaltaan laajoja, mutta sijaitsevat pääosin merialueilla. Melu syntyy puolustusvoimien ammunnoista, joiden meluvaikutus on epäsäännöllistä ja lyhytkestoisia. Ympärivuotista asutusta ja taajamaa on lähinnä Helsingin Santahaminan melualueella. Merkintään ei liity MRL:n mukaista rakentamisrajoitusta. Merkinnän vaikutus kohdistuu sekä puolustusvoimien omaan maankäyttöön että muuhun maankäyttöön melualueen sisäpuolella. Melualue edellyttää esimerkiksi rakennusten sijoittamisessa ja rakenteissa meluhaitan huomioon ottamista.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Lentomelualueisiin ja niiden suunnittelumääräyksiin tehdyillä pienillä muutoksilla ei ole vaikutusta liikenteeseen tai muuhun yhdyskuntahuoltoon. Yöaikainen lentotoiminta on estetty jo ympäristölupapäätöksis-

sä ja nyt on päätösten mukainen melualue on ajanmukaistettu maakuntakaavaan.

Puolustusvoimien ampumatoiminta muuttaa ajoittain liikennöintiolosuhteita merialueilla sijaitsevilla vene- ja laivaväylillä. Ampumatoiminnan vaikutukset veneilyyn syntyvät varomääräysten ja turva-alueiden vaatimuksista. Melulla on vaikutusta lähinnä vapaa-ajan veneilylle viihtyvyyden heikentymisen kautta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Melusta voi aiheutua luonnonympäristölle haittaa. Ampumamelu saattaa hetkellisesti häiritä erityisesti linnustoa, mutta mahdollisesti myös vedenalaista luontoa. Meluhaittojen torjumisen rakenteet voivat näkyä paikallisesti maisemakuvassa. Vähäisempi kiinnostus rakentamiseen melualueilla voi säästää luonnonympäristöjä ja säilyttää maisemaa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kaavaratkaisu ei heikennä lentoliikenteen toimintaedellytyksiä. Lisäkustannuksia voi syntyä myös muutoin alueille rakennettaessa. Melualueet rajoittavat erityisesti luontomatkailun toimintaedellytyksiä. Suoja-alueet ammuntojen aikana rajoittavat kalastusta, mutta melun vaikutus kalastuselinkeinoon on muutoin vähäinen.

Vaikutukset asukkaisiin, yhteisöihin ja elinoloihin

Melu on yleisesti viihtyvyyttä heikentävä tekijä. Vaikutuksen haitan määrään vaikuttaa melun toistuvuus ja ajoittuminen, mutta näitä ei ohjata maakuntakaavalla. Meluhaittojen vähentämisellä on huomattava myönteinen terveysvaikutus. Puolustusvoimien melualueet saattavat heikentää virkistyskäyttömahdollisuuksia.

5.6.5. Puolustusvoimien alueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa puolustusvoimien hallinnassa olevat alueet on esitetty aluevarausmerkinnöillä EP ja EP/u tai EP/y. Merkinnällä EP/u on osoitettu alueet, joiden toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja / tai koulutustoiminta ja merkinnällä EP/y alueet, joissa tulee erityisesti ottaa huomioon toiminnasta aiheutuvat melu- ym. haitat. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa puolustusvoimien alueet on osoitettu merkinnällä EP tai EP/v, joista jälkimmäisellä alueet, joita tulee puolustusvoimien toiminnan loputtua kehittää virkistyskäyttöön.

Puolustusvoimat on suunnitelmiansa mukaan vaiheittain luopumassa osista alueistaan, jolloin saarten käyttötarkoitus tulee vähitellen muuttamaan. Osalla alueita omistaja on jo vaihtunut. Nämä muutostarpeet on otettu huomioon kumoamalla osa puolustusvoimien aluevarauksista ja osoittamalla niille muuttunutta tilannetta vastaava kaavamerkintä. Suurimmassa osassa muutoksia on kyse siitä, että aiemmin puolustusvoimien käyttöön osoitetut alueet (EP) osoitetaan merkinnällä EP/u, jotta saaria voidaan kehittää virkistys-, matkailu-, ja / tai koulutustoimintaan kun puolustusvoimien toiminta alueella päättyy.

Aluevarausmerkinnän muutokset koskevat seuraavia alueita:

- Helsinki: Vallisaari, Kuninkaansaari, Isosaari, Rysäkari
- Kirkkonummi: Järvo, Mäkiluoto
- Inkoo: Bågaskär, Porsö
- Hanko: Syndalen, Storlandet
- Porvoo: Pirttisaari, Glosholmen
- Loviisa: Orregrund
- Tuusula: Hyrylä

Merkintätavoista EP/y sekä EP/v luovutaan kokonaan. Merkinnällä EP/y on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa vain Syndalenin alue, jolle 2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu puolustusvoimien melualueen ominaisuusmerkintä. EP-merkintä yhdessä melualueen merkinnän kanssa korvaa aiemman EP/y merkinnän. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa on käytetty merkintää EP/v, ja nämä on maakuntakaavojen yhdenmukaistamisen vuoksi korvattu Uudenmaan maakuntakaavan vastaavalla merkinnällä EP/u.

Tuusulan Hyrylän varuskunta-alue on aiemmin osoitettu merkinnällä EP, mutta alueen vapauduttua puolustusvoimien käytöstä merkintä kumotaan ja alue on 2. vaihemaakuntakaavassa merkitty taa-jamatoimintojen alueeksi.*

Puolustusvoimien aluevarausmerkintää on laajennettu Hangon Syndalenissa alueelle, joka on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa valkoista aluetta. Merivoimien esikunta ja Etelä-Suomen sotilaslänin esikunta mainitsivat 2. vaihemaakuntakaavan luonnosvaiheen lausunnoissaan, että puolustusvoimien käyttöön on vuokrattu maa-alueita Syndalenin pohjoisosasta. Aluevarauksista on maakuntakaavaehdotuksessa laajennettu ja alueen kautta voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu ulkoilureitti siirretty kulkemaan alueen pohjoispuolelle puolustusvoimien alueen ulkopuolelle.

Suomenlahden meripuolustusalue ja Etelä-Suomen sotilaslänin esikunta ovat selvityksissään päätyneet, että Isosaaren merkitys sotilasalueena on muuttumassa. Kanta ilmoitettiin 2. vaihemaakuntakaavan viranomaisneuvottelussa 31.1.2013 ja sen perusteella Isosaaren merkintä on kaavan viimeistelyvaiheessa muutettu merkinnäksi EP/u.

* Ympäristöministeriö jätti vahvistamatta 30.10.2014

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
<p>EP/u</p> <p>Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan puolustusvoimien alueet, joiden toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta.</p>	<p>Alue varataan puolustusvoimien käyttöön. Mikäli alue vapautuu puolustusvoimien käytöstä, se varataan virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoimintaan.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristö- ja luontoarvojen säilyminen.</p>

Puolustusvoimien EP/u -aluetta koskeva merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan puolustusvoimien EP/u -aluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.



Puolustusvoimien alueet: vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Puolustusvoimien alueet ovat olleet yksinomaan puolustusvoimien käytössä ja muulta yleisöltä suljettuja alueita. Kaavamerkinnän muutoksella on merkittävä vaikutus monipuolistamalla alueiden käyttötarkoitusta mm. virkistyskäytössä. Puolustusvoimien aikaisempi tai osittain jatkuva toiminta saattaa aiheuttaa rajoituksia maankäyttöön.

Tuusulan Hyrylän EP alueen merkinnän kumoamisella ja korvaamisella taajamatoimintojen alueen merkinnällä ei ole merkitystä alueiden käytölle. Alue on ollut mahdollista suunnitella taajamatoimintojen alueeksi puolustusvoimien käytön loputtu alueella jo alueen aiemman suunnittelumääräyksen mukaan.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saarten käyttötarkoitusten muuttuessa saattaa olla tarvetta uusille liikenneyhteyksille mantereelta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Puolustusvoimien käytössä olleet saaret ovat

olleet muulta maankäytöltä suljettuja, mistä syystä näille saarille on muodostunut ainutlaatuisia luonnon- ja kulttuuriympäristöjä. Siirtymisellä yleiseen käyttöön voi olla ympäristöarvoja heikentävää vaikutusta.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Merkintätavan muutokset mahdollistavat matkailu- ja koulutuspalveluiden kehittämisen. Alueiden käyttömuutos saattaa edellyttää merkittäviä investointeja esimerkiksi maaperän puhdistamiseen. Osa rakennuksista ja rakenteista on suojeltuja, mikä edellyttää niiden ylläpitämistä ja kunnostamista.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Virkistyskäyttöön avattavat puolustusvoimien alueet tarjoavat asukkaille uusia virkistysalueita ja -mahdollisuuksia. Puolustusvoimien toiminnasta voi edelleen syntyä melu- ja ympäristöhaittoja.

5.7. KUMOTTAVAT MERKINNÄT

Uudenmaan voimassa olevista maakuntakaavoista kumotaan kaavamerkintöjä siinä laajuudessa kuin vaihemaakuntakaavan ratkaisu edellyttää. Merkintöjen suunnittelumääräyksiä myös tarkistetaan tarpeellisilta osin. Silloin kun suunnittelumääräyksen ohjausvaikutus ei ole olennaisesti muuttunut, ei merkintöjä ole kumottu kokonaisuutena. Jos taas suunnittelumääräyksen muuttaminen on selkeästi muuttanut myös merkinnän oikeusvaikutusta, on kaikki kyseiset merkinnät kumottu kokonaisuutena. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan merkinnät ja määräykset korvaavat Uudellamaalla voimassa olevien maakuntakaavojen merkintöjä ja määräyksiä. Merkinnät- ja määräykset -asiakirjassa mainitaan kunkin merkinnän




kohdalla erikseen merkinnän suhde voimassa oleviin maakuntakaavoihin.






















Itä-Uudenmaan voimassa olevasta maakuntakaavasta kumotaan ne maankäyttöluokat, joita Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa käsitellään. Kumoamisen perusteena on tarve yhdenmuokaistaa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevia maakuntakaavoja.

Kumoaminen ei koske maakuntavaltuuston hyväksymättä jättämää aluetta.


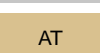





Uudenmaan maakuntakaavasta (vahvistettu 8.11.2006) sekä Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavasta (vahvistettu 22.6.2010) kumottavat merkinnät

Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Nyland (fastställd 8.11.2006) samt i etapplandskapsplan 1 för Nyland (fastställd 22.6.2010)











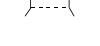


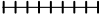
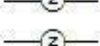

Merkintä		Kumoamisen tyyppi	Perustelu
	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve
	Taajamarakenteen laajenemissuunta Utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen	Kaikki merkinnät kumottu.	Merkintätapa poistettu tarpeettomana.
	Kylä By	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Keskustatoimintojen alue Område för centrumfunktioner	Kaikki merkinnät kumottu.	Muutostarve. Suunnittelumääräystä muutettu merkittävästi.
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse	Osa merkinnöistä kumottu (Nummenkylä Lohjan ja Vihdin rajalla).	Muutostarve.
	Liikennealueiden ja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolinen joukkoliikenteen terminaali Terminal för kollektivtrafik belägen utanför trafikområden och områden för centrumfunktioner	Kaikki merkinnät kumottu.	Merkintätapa poistettu tarpeettomana.
	Virkistysalue Rekreatjonsområde	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve yhdyskuntarakenteen muutosalueella.
	Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve yhdyskuntarakenteen muutosalueella.
	Puolustusvoimien alue Försvarsmaktens område	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.

	Puolustusvoimien alue, jossa tulee erityisesti ottaa huomioon toiminnasta aiheutuvat melu- ym. haitat Försvarsmaktens område, där särskild vikt skall fästas vid buller- o.dyl. olägenheter som förorsakas av verksamheten	Kaikki merkinnät kumottu.	Merkintätapa poistettu tarpeettomana.
	Moottoriväylä Motorled	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Seututie Regional väg	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Yhdystie Förbindelseväg	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Eritasoliittymä Planskild anslutning	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehdoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Päärata Huvudbana	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Seutuliikenteen rata Bana för regional trafik	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Yhdysrata Förbindelsebana	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve.
	Liikenteen yhteistarve Behov av trafikförbindelse	Merkintä kumottu (Lohjan ja Salon rajalla).	Merkintätapa poistettu tarpeettomana.
	Ulkoilureitti Friluftsled	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve yhdyskuntarakenteen muutosalueella.
	Kehäkaupungin kehittämisvyöhyke Utvecklingszonen kring Ring III	Merkintä kumottu.	Merkintätapa poistettu tarpeettomana.
	Maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa Område för utvecklandet av markanvändningen i trafikknutpunkter	Kaikki merkinnät kumottu.	Merkintätapa poistettu tarpeettomana.
	Lentomelualue M (L_{den} yli 55 dBA) Flygbullerområde M (L_{den} över 55 dBA)	Merkintä kumottu (Malmi).	Muutostarve. Suunnittelumääräystä muutettu merkittävästi.
	400 kV voimalinja 400 kV kraftledning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	400 kV voimalinjan yhteistarve 400 kV kraftledning, behov av förbindelse	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	110 kV voimalinja 110 kV kraftledning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	110 kV voimalinjan tai tasavirtakaapelin ohjeellinen linjaus 110 kV kraftledning eller likströmskabel, riktgivande sträckning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	Siirtoviemärin ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för avloppsledning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	Maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för naturgashuvudledning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.

Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta (vahvistettu 15.2.2010) kumottavat merkinnät
Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Östra Nyland (fastställd 15.2.2010)


Merkintä		Kumoamisen tyyppi	Perustelu
	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Taajamatoimintojen laajenemisa- läänne Taajamatoiminternas utvidgningsområde	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Keskustatoimintojen alue Område för centrumfunktioner	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
 	Kyläalue ja kyläkohde Byområde och byobjekt	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Kaupan palveluiden alue Område för handelsservice	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
 	Työpaikka-alue Område för arbetsplatser	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Työpaikka-alueen pitkän aikavälin laajenemis- alaue Framtida utvecklingszon för arbetsplatser	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
 	Palveluiden alue Område för service	Kaikki merkinnät kumottu. *	Yhdenmukaistamistarve.
 	Teollisuus- ja varastoalue Industri- och lagerområde	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teolli- suustoimintojen alue Område för industriverksamhet med betydande miljökonskvenser	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Virkistysalue Rekreatjonsområde	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve yhdyskuntaraka- kenteen muutosalueella.
	Urheilualue Område för idrottsanläggningar	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve yhdyskuntaraka- kenteen muutosalueella.
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta Jord- och skogsbruksdominerat område med särskilt behov av att styra	Osa merkinnöistä kumottu.	Muutostarve yhdyskuntaraka- kenteen muutosalueella.
	Energihuollon alue tai kohde Område eller objekt för energiförsörjning	Osa merkinnöistä kumottu	Muutostarve.
	Puolustusvoimien alue, virkistyskäyttöön kehittävä alue Försvarsmaktens område, område som utvecklas till rekreatjonsbruk	Kaikki merkinnät kumottu.	Muutos- ja yhdenmukaista- mistarve
	Moottoritie Motorväg	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Uusi moottoritie tai moottorietiksi parannettava muu tie Ny motorväg eller annan väg som utbyggs till motorväg	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.

*Lapinjärven koulutuskeskuksen merkintä jäi voimaan, kun ympäristöministeriö jätti 30.10.2014 vahvistamatta alueelle taajamatoimintojen alueen.

	Valtatie tai kantatie Riksväg eller stamväg	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Seututie tai pääkatu Regional väg eller huvudgata	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Uusi seututie tai pääkatu Ny regional väg eller huvudgata	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Yhdystie Förbindelseväg	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Uusi tai merkittävästi parannettava yhdystie Ny förbindelseväg eller förbindelseväg som skall förbättras i betydande grad	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Liittymä Anslutning	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Eritasoliittymä Planskild anslutning	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Uusi eritasoliittymä Ny planskild anslutning	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Ohjeellinen tieyhteys Riktgivande vägförbindelse	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Tieliikenteen yhteystarve Behov av vägtrafikförbindelse	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Liikennetunneli Trafiktunnel	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Maanalainen sivurata Underjordisk bibana	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Uusi päärata ja ohjeellinen liikennepaikka Ny stambana och ungefärligt läge för trafikplats	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Yhdys- tai sivurata Förbindelse- eller bibana	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Voimajohto (110 kV ja 400 kV) Kraftledning (110 kV och 400 kV)	Osa merkinnöistä kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.
	Uusi tai merkittävästi parannettava voimajohto (110 kV ja 400 kV) Ny kraftledning eller kraftledning som skall förbättras betydligt (110 kV och 400 kV)	Kaikki merkinnät kumottu.	Yhdenmukaistamistarve.

Itä-Uudenmaan 2. (vahvistettu 21.2.1986) ja 4. (vahvistettu 14.11.2000) vaiheen seutukaavoista kumottavat merkinnät

Beteckningar som upphävs i etappregionplanerna 2 (fastställd 21.2.1986) och 4 (fastställd 14.11.2000) för Östra Nyland

	Yhdys- tai sivurata Förbindelse- eller bibana	Kaikki merkinnät kumottu.	Muutostarve.
---	--	---------------------------	--------------



Kumottavat merkinnät: vaikutusten arviointi

Osasta aiemmin käytettyjä merkintätapoja luovutaan tarpeettomina. Kaikki kyseiset merkinnät kumotaan, jolloin niiden ohjausvaikutus lakkaa ja merkintää ei tarvitse enää ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Osa kumottavista merkinnöistä, kuten joukkoliikenteen terminaali, on edellyttänyt tilan varaamista tietyille toiminnoille. Kumoaamisen yhteydessä maankäytön rajoitukset poistuvat eikä mahdollisia rakentamiseen liittyviä haitallisia ympäristövaikutuksia aiheudu, jollei alueelle ole osoitettu jotain muuta maakunnallisesti merkittävää maankäyttöä.

Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitettuja alueita ja vyöhykkeitä on kumottu kokonaisuutena. Esimerkiksi kehäkaupungin kehittämisvyöhyke -merkintä on pääosin toteava, joten sen kumoamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueiden käyttöön. Alueiden suunnittelu on edennyt ja niille on voitu osoittaa ohjausvaikutuksiltaan selkeämmät merkintätavat.

Niiltä osin kuin kumottavien merkintöjen tilalle osoitetaan uusi merkintä, vaikutukset on arvioitu tässä kaavaselostuksessa uuden merkinnän kohdalla.

OIKEUSVAIKUTUKSET



6. OIKEUSVAIKUTUKSET

6.1. Kuntakaavoitus ja muu rakentamisen ohjaus

Pääsääntö maakuntakaavoituksen ohjausvaikutuksesta kuntakaavoitukseen on esitetty maankäyttö- ja rakennuslain 32.1 §:ssä. Sen mukaan ”maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Ohjausperiaate toteutuu, kun maakuntakaavassa esitetty maankäyttöratkaisu täsmentyy kuntakaavoituksessa tavalla joka on maakuntakaavan tavoitteiden mukainen.”

Maankäyttö- ja rakennuslaki osoittaa eri kaavamuoiloille selkeästi omat tehtävänsä alueiden käytön suunnittelujärjestelmässä. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen (MRL § 25). Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma ja jättää paikalliset alueidenkäyttöä koskevat kysymykset kuntakaavoituksen ratkaistavaksi.

Kaavajärjestelmän perusominaisuuksiin kuuluu maakuntakaavan tietty joustavuus. Maakuntakaavassa esitettyjen aluevarausten laajuutta ja sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavassa muuttaa tai aluevarauksesta voidaan myös luopua. Tämä edellyttää, etteivät maakuntakaavan keskeiset ratkaisut ja tavoitteet vaarannu. Näin ollen kuntakaavoituksessa ei ole mahdollista maakuntakaavan periaatteita syrjäyttävä ratkaisu. Maakuntakaavan tavoitteet on turvattava samassa kaavassa, jossa maakuntakaavan ratkaisusta poiketaan.

Maakuntakaavassa esitetyn alueen käyttötarkoituksen muuttaminen on mahdollista kuntakaavoituksessa edellyttäen, että uusi käyttötarkoitus toteuttaa maakuntakaavan tavoitetta. Maakuntakaavan tavoitteen kanssa ristiriitainen kunnan kaavaratkaisu ei ole mahdollinen. Maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät maankäyttöratkaisut on käsiteltävä maakuntakaavassa ennen kuin kunnan kaava voidaan hyväksyä. Maakuntakaavan muuttamistarpeen harkitsee maakunnan liitto, mutta aloitteen muuttamiseksi voi tehdä mm. kunta.

Maakuntakaava on ohjeena kunnan kaavoitukselle. Kunnan on otettava maakuntakaava ohjeena laatiessaan tai muuttaessaan oikeusvaikutteista tai

oikeusvaikutuksetonta yleiskaavaa. Maakuntakaava ei kuitenkaan velvoita yleiskaavan laatimiseen. Maakuntakaavan ohjausvaikutus on velvoittavampi laadittaessa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, koska se puolestaan ohjaa asemakaavaa. Alueilla, joilla ei ole yleiskaavaa, maakuntakaava ohjaa suoraan asemakaavoitusta ja muuta rakentamisen ohjausta. Maakuntakaava on otettava huomioon myös muussa alueiden käyttöön liittyvässä viranomais-toiminnassa, kuten kunnan rakennusjärjestystä laadittaessa.

Suunnittelutarvealueet (MRL 16 §), joilla ohjataan rakentamista esim. haja-asutusalueilla, voidaan määritellä kunnan yleiskaavassa tai rakennusjärjestyksessä. Jos alueella ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa on maakuntakaava ainoa alueen maankäyttöä ohjaava kaava. 2. vaihemaakuntakaavassa on Helsingin seudun kuntien valkoisille alueille osoitettu hajarakentamista koskeva suunnittelumääräys. Tämä tulee ottaa huomioon kun suunnittelutarvealueita määritellään tai kun kunta tekee rakentamiseen liittyvää lupaharkintaa.

Maakunnan liiton tulee huolehtia tarpeellisesta maakuntakaavan laatimisesta, kaavan pitämisestä ajan tasalla ja sen kehittämisestä. Kunnan tulee huolehtia yleis- ja asemakaavojensa pitämisestä ajan tasalla. Maakuntakaavassa osoitettu uusi maankäyttöratkaisu voi kuitenkin olla keskeinen peruste arvioitaessa kuntakaavojen ajantasaisuutta.

Maakuntakaavamerkinnän ohjausvaikutus vaihtelee riippuen siitä, onko kaavamerkintä tyyppiltään aluevaraus, ohjeellinen merkintä, kehittämisperiaate- tai ominaisuusmerkintä. Eri merkintätapojen ohjausvaikutusta on kuvattu tarkemmin luvussa 5.1.2.

6.2. Maakuntakaavan muuta viranomaistoimintaa ohjaava vaikutus

Maankäyttö- ja rakennuslain 32.2 §:n mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Muulla viranomaistoiminnalla, johon maakuntakaavan ohjausvaikutus ulottuu, tarkoitetaan sellaista suunnittelua ja päätöksentekoa, joka koskee muuta kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaista maankäyttöä. Tällöin tarkoitetaan esimerkiksi vesilain, ratalain tai maantielain mukaista maankäyttöä koskevia ratkaisuja.

Tämä oikeusvaikutus kohdistuu vain viranomaisten toimintaan, eikä se koske yksityistä maankäytön suunnittelua. Maakuntakaavan ottaminen huomioon ja edistämismahdollisuus koskee kaikkia sellaisia valtion ja kuntien viranomaisia tai liikelaitoksia, jotka harjoittavat alueiden käyttöön liittyvää suunnittelua tai toteuttamista. Siten esimerkiksi maaseutupolitiikkaan liittyvät tuki- ja muut päätökset eivät ole riippuvaisia maakunta-kaavaratkaisusta.

Maakuntakaavan huomioon ottaminen tarkoittaa toimimista tavalla, joka ei vähennä maakuntakaavan toteuttamismahdollisuuksia. Maakuntakaavan toteuttamisen edistäminen edellyttää puolestaan aktiivisempaa, maakuntakaavan toteuttamista palvelevaa toimintatapaa. Kuntien osalta säännös tarkoittaa lähinnä kaavoituksen suuntaamista maakuntakaavan tarkoituksenmukaista toteuttamista edistävillä alueilla.

6.3. Maakuntakaavaan liittyvä rakentamisrajoitus

Maankäyttö- ja rakennuslain 33.1 §:n mukaan maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Kun kaava saa lainvoiman, tulee rakentamisrajoitus voimaan näillä alueilla. Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan erityisellä kaavamääräyksellä supistaa tai laajentaa. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ei ole käytetty mainitun kaltaista erityistä kaavamääräystä.

Kunkin kaavamerkinnän kuvauksessa on kerrottu, jos kyseiseen kaavamerkintään liittyy rakentamisrajoitus. Kohdemerkinnöillä osoitettuihin aluevarauksiin ei sisälly rakentamisrajoitusta. Kohteina osoitettujen alueiden toteuttamisen turvaamisen ei ole katsottu edellyttävän rakentamisrajoitusta, koska ne ovat osittain jo olemassa olevia, pinta-alaltaan pieniä tai niiden tarkka sijainti ja laajuus voidaan määrittellä vasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Kun liikenneväylä, liikennetunneli tai teknisen huollon johtolinja on esitetty ohjeellisen tai vaihtoehtoisen linjauksen merkinnällä, ei alueelle tule rakentamisrajoitusta. Rakentamisrajoitukseen ei myöskään johda liikenteen tai teknisen huollon yhteystarvemerkinä.

Alueilla, joita rakentamisrajoitus koskee, ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää siten, että maakuntakaavan toteutuminen vaikeu-

tuu. Rakentamisrajoitus on kuitenkin ehdollinen, sillä jos maakuntakaavasta johtuvasta rakennusluvan epäämisestä aiheutuu hakijalle huomattavaa haittaa, on lupa myönnettävä, ellei kunta tai muu julkisyhteisö lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta. Suojelualueilla lunastus- tai korvausvelvollinen yhteisö on yleensä valtio.

Kohtuuton haitta voi maakuntakaavassa liittyä myös muun kuin rakennushankkeen estymiseen. Tällaisia voivat olla esimerkiksi elinkeino- tai muun toiminnan kohtuuton hankaloituminen, kalleus tai estyminen. Maanomistajalle koituvan kohtuuttomuuden arviointi on aina tapauskohtais- ta ja kokonaisuuteen perustuvaa. Kohtuullisuutta arvioidaan usein maanomistajan taloudellisella asemalla ennen ja jälkeen kaavan. Haitan arvioinnissa on otettava huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyys, kyseisen aluevarauksen luonne ja mahdollisuudet ohjata hankkeen sijaintia. Maanomistajalle mahdollisesti aiheutuva haitta voidaan yleensä määrittää tarkasti vasta maakuntakaavaa yksityiskohtaisempien kaavojen ja lupaharkinnan yhteydessä.

6.4. Muu lainsäädäntö ja maakuntakaava

Maakuntakaavaa laadittaessa on otettava huomioon maankäyttö- ja rakennuslain ohella erityisesti luonnonsuojelulaki, muinaismuistolaki, laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä, laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista sekä saariston kehityksen edistämisestä annettu laki. Vuorovaikutuksessa ja kuulemisessa on lisäksi otettava huomioon hallintolaki ja kuntalaki.

Luonnonsuojelulaissa tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja päätösten sekä maisema-alueita koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. Maakuntakaavan sisältöön oikeudellisesti vaikuttavia ovat valtioneuvoston jo hyväksymät suojeluohjelmat ja -päätökset, jotka on mainittu LSL:n 77 §:ssä. Laissa on lisäksi Euroopan yhteisön Natura 2000 -verkostoa koskevat erityissäännökset. Lain mukaan on maakuntakaavaa laadittaessa, hyväksyttäessä ja sitä vahvistettaessa pidettävä silmällä, ettei kaavan toteutuminen todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on otettu valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon. Tarvittaessa on tehtävä LSL:n 65 §:n mukainen Natura -arviointi luonnonarvojen heikkenemisen merkittävydestä.

Kiinteät muinaismuistot ovat muinaismuistolain mukaisesti suojeltuja. **Muinaismuistolain** 13 §:n mukaan on yleistä hanketta tai kaavoitusta suunniteltaessa ennalta otettava selville koskeeko hankkeen tai kaavoituksen toimeenpaneminen kiinteää muinaisjäännettä. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen maakuntakaavatasolla ei kuitenkaan voida yksityiskohtaisesti ennakoida kaavassa suunniteltujen rakennuskohteiden sijaintia maastossa, minkä vuoksi muinaismuistolain 13 § tulee ajankohtaiseksi vasta yksityiskohtaisemman suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä. Maakuntakaavalla tulee kuitenkin välittää tieto muinaismuistoista yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyvät myös laki rakennusperinnön suojelemisesta ja kirkkolaki.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenetelmästä sisältää yleisen hankkeesta vastaavaa koskevan velvollisuuden olla riittävästi selvillä hankkeen ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää. Lain mukaan mm. maakunnan liiton ja hankkeesta vastaavan on oltava riittävästi yhteistyössä hankkeen arviointimenettelyn ja kaavan yhteensovittamiseksi. Kaavoituksen yhteydessä tehtyjä selvityksiä voidaan yleensä käyttää hyväksi hankekohtaisessa arviointimenettelyssä ja vastaavasti maakuntakaava voi perustua aiemmin tehtyyn hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn. Maakuntakaavaan merkitseminen ei sinänsä edellytä YVA-lain mukaista menettelyä.

Maakuntakaava on otettava huomioon suunniteltaessa ja päätettäessä muun lainsäädännön nojalla ympäristön käytön järjestämisestä siten kuin erityislaeissa säädetään. Tässä suhteessa keskeisiä erityislakeja ovat ympäristönsuojelulaki, maantielaki, ratalaki, kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annettu laki, maa-aineslaki, metsälaki ja vesilaki.

Vaatus maakuntakaavan huomioon ottamisesta erityislainsäädännön mukaisessa viranomaisten päätöksenteossa vaihtelee lainsäädännön alasta riippuen. Yleisesti voidaan todeta, että erityislainsäädännön merkitys on suuri, mikäli erityislainsäädännössä on tyhjentävästi säädelty sen suhde maankäytön suunnitteluun. Mikäli säätely on väljä, kasvaa maankäyttö- ja rakennuslain rooli.

Ympäristönsuojelulain mukaan pilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa säädelään ympäristöluvilla. Lupaharkinnassa on sijoituspaikan soveltuvuutta arvioitaessa otettava huomioon myös maakuntakaava ja siinä alueelle ja sen ympäris-

töön osoitettu nykyinen ja tuleva käyttötarkoitus sekä kaavamääräykset. Maakuntakaava voi lisäksi toimia alueen eri arvoja ja ominaisuuksia sekä toiminnan vaikutuksia selvittävänä aineistona.

Maantielain ja ratalain mukaan tien tai radan suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa väylän sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

Rata- ja tielinjat ja energiaverkostot toteutetaan vapaaehtoisin järjestelyin tai **kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain** perusteella. Lunastusluvan myöntävä viranomais on yleensä valtioneuvosto. Vähemmän tärkeitä lunastuksista voi päättää myös maanmittaustoimisto. Päätöksen perusteluissa on otettava huomioon maakuntakaava ja pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista. Maankäyttö- ja rakennuslain 99 §:n mukaan ympäristöministeriö voi antaa valtion, kuntayhtymän ja kunnan viranomaiselle oikeuden lunastaa maakuntakaavassa väestön yhteisiä tarpeita varten osoitetun alueen. Tätä mahdollisuutta on Suomessa sovellettu erittäin harvoin.

Maa-aineslain mukaiset lupaedellytykset katsotaan melko tyhjentäviksi. Maakuntakaava on kuitenkin tukena maa-aineslain mukaisessa lupaharkinnassa. Ottamistoiminnasta ei saa aiheutua haitallisia seuraamuksia, kuten kauniin maisemakuvan turmeltumista tai luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erityisten luonnonesiintymien tuhoutumista tai pohjavesien tilan vaarantumista. Maakuntakaava toimii alueen arvoja selvittävänä aineistona maa-ainesten ottamisen edellytyksiä harkittaessa.

Metsälaki toteaa, että lakia ei sovelleta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavassa suojelualueeksi osoitetulla alueella. Maakuntakaavan suojelualueilla ei siten synny tilanteita, jossa metsälain mukaisessa suunnittelussa ja päätöksenteossa voitaisiin vaikeuttaa maakuntakaavan toteuttamista. Muilla maakuntakaavan aluevarauksia sisältävillä alueilla, kuten sellaisella maa- ja metsätalousalueella, jolla on merkitystä ympäristöarvojen, maisemallisten seikkojen tai ulkoilun kannalta, on metsälain mukaisessa lupa- ja metsänkäyttöilmoitusten käsittelymenettelyssä otettava huomioon maakuntakaava ja pyrittävä edistämään sen toteuttamista.

Vesilain mukaiset hankkeet kuuluvat niihin toimenpiteisiin, joiden edellytykset on ilmaistu kattavasti ao. erityislaissa. Maakuntakaavan toteuttamista voidaan edistää esimerkiksi pohjavesien suojelua turvaavilla ja edistävillä vesilain mukaisilla toimenpiteillä.



SCANDI CONTAINER
KONTTIEREYHYS, VÄSKÄÄRÄ, VARUSTELU
P. 010 709 82 82
www.scandiconainers.fi

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI



7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa kaavan laadintaprosessia ja vuorovaikutteista suunnittelua. Arvioinnin tehtävänä on tuottaa suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävyydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista. Vaikutusten arviointi tukee vaihtoehtojen laadintaa, kaavaratkaisun valintaa ja päätöksentekoa eri vaiheissa.

Vaikutusten arvioinnista on säädetty maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) ja -asetuksessa (MRA). Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset (MRL 9 §). Vaikutuksia arvioidaan sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakunta-kaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää.

Arvioinnin yksityiskohtaisuuteen vaikuttavat kaavan vaikutusten merkittävyys sekä kaavan ohjausvaikutus, joka riippuu käytettävistä merkinnöistä ja määräyksistä. MRA 10 §:n mukaisesti kaavaselostuksessa esitetään yhteenveto kaavan vaikutusten arvioimiseksi tehdyistä selvityksistä ja todetuista merkittävistä vaikutuksista. Selostuksessa esitetään myös arviointi kaavan kokonaisvaikutuksista.

7.1. Vaikutusalue

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on laadittu koskemaan koko maakuntaa. Kaavan vaikutukset kohdistuvat maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamalla tavalla maakunnan 26 kuntaan.

Kaavan vaikutuksia selvitetään koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan vaikutuksia (MRL 9 §). Vaikutuksen merkittävyys ja vaikutusalueen raja vaihtelevat kaavassa käsiteltävien toimintojen ja maankäyttömuotojen mukaan. Vaikutusalueet ovat hallinnollisia, toiminnallisia ja luonnonmaantieteellisiä.

Hallinnollisia rajoja muodostavat mm. kunta- ja maakuntajakko. Maakuntarajan ulkopuolelle syntyy vaikutuksia silloin, kun kaavamerkinnot ulottuvat maakunnan rajalle ja liittyvät maakuntarajan ylittäviin toimintoihin tai alueisiin. Vaikutukset ulottuvat erityisesti kaava-alueeseen rajoittuvien Varsinais-Suomen, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson maakuntiin ja niiden jäsenkuntien alueille. Valtakunnallisia vaikutuksia syntyy suurten liikennematkaisuuden sekä kaavan toteuttamisesta syntyvien taloudellisten

vaikutusten kautta. Viranomaistoimintaa koskevat oikeusvaikutukset ylittävät maakuntakaava-alueen kaavarajan.

Kilpailukykyä parantavat toimenpiteet aiheuttavat vaikutuksia paikallisesta aina globaaliin tasoon asti. Näitä vaikutusalueita on kuitenkin vaikea osoittaa, koska vaikutukset ovat luonteeltaan muuttuvia ja vaikeasti mitattavia.

Vaihemaakuntakaavan toiminnallinen vaikutus liittyy erityisesti raide- ja energiaverkostoihin, joiden vaikutusalue voi ulottua kaava-alueen ulkopuolelle kansallisten ja kansainvälisten verkostojen mukaisesti. Itäradan vaikutusalue ulottuu kansallisten rajojen ulkopuolelle asti, samoin kuin EstLink1- ja EstLink2-energiaverkot. Laajan toiminnallisen vaikutusalueen muodostaa myös työ- ja elämäntilannealue. Työssäkäyntialueen kasvuun ja toimivuuteen vaikuttavat mm. liikennejärjestelmän kehittäminen ja työpaikka-alueiden toteutuminen.

Luonnonmaantieteellisiä vaikutusalueita muodostavat esimerkiksi valuma-alueet ja ekologiset verkostot. Yksittäisistä toiminnoista puolustusvoimien ampumatoiminnot aiheuttavat alueellisesti laajimman vaikutusalueen. Puolustusvoimien ampumatoiminnasta aiheutuvien melualueiden todennäköinen laajuus on osoitettu melualueen merkinnällä puolustusvoimien laatimien arvioiden mukaan. Liikenteen, asumisen ja energiantuotannon päästöt vaikuttavat ilmanlaatuun ja ilmastoon maakunnan ulkopuolelle hallinnollisista, toiminnallisista ja luonnonmaantieteellisistä rajoista riippumatta.

7.2 Arviointimenetelmät

Kaavan vaikutusten arvioinnissa on ollut useita eri vaiheita ja menetelmiä. Arviointia on tehty liiton omana työnä suunnittelun yhteydessä, ja se on vaikuttanut kaavaratkaisuun työn eri vaiheissa. Lisäksi on ollut käytössä runsaasti muiden tahojen laatimia selvityksiä ja vaikutusten arviointeja. Arvioinnissa on käytetty hyväksi myös voimassa olevien maakuntakaavojen vaikutusten arviointeja. Kaavaselostuksessa ehdotuksen ratkaisujen arviointi on esitetty kokonaisarvioinnin lisäksi merkintäkokonaisuuksittain luvussa 5. Myös arviointiin liittyvää aineistoa on esitelty kaavan selvitysten yhteydessä luvussa 2, ja ne löytyvät lähdeluettelosta.

Kaavan pohjana olevaan perusrakenteeseen vaikuttivat merkittävästi rakennemallivaiheessa tehtyjen arviointien tulokset. Kaavaluonnoksen arvioinnit tarkensivat ja muuttivat ratkaisuja kaavaehdotukseen. Kaavaluonnoksen ja ehdotuksen

vaikutuksia on arvioitu myös erilaisilla paikkatietotarkasteluilla. Ruutuihin sijoitettu tieto asukas- ja työpaikkamääristä vuonna 2035 on tavoitteellinen ja mahdollisimman realistinen käsitys kasvun sijoittumisesta kaava-alueelle. Kasvun määrää eri alueilla ei kaavassa kuitenkaan tällä tarkkuudella esitetä.

Kaavan toteutumisen seurannassa tullaan kiinnittämään huomiota etenkin niihin seikkoihin, joihin kaavaratkaisulla on tunnistettu olevan vaikutuksia. Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma, joten vaikutusten määrää ja toteutumisen todennäköisyyttä on siten vaikea arvioida. Kaavan toteutumisen ja sen vaikutusten seurannan eräs päämäärä on myös arvioida kaavan ajantasaisuutta ja muutostarpeita. Tätä aihepiiriä on kuvattu tarkemmin luvussa 9.

7.2.1. Paikkatietopohjaiset arvioinnit

Nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä sen sijainti ruuduissa perustuu YKR-aineistoon. Väestön ja työpaikkojen kasvu on sijoitettu paikkatietoon noudattaen kaavan periaatteita aluerakenteen tavoitteellisesta kehittymisestä. Kuntakohtaiset kasvuarviot perustuvat kuntien nykyiseen väestöosuuteen ja seudun kokonaiskasvuun. Väestön ja työpaikkojen kasvua on painotettu tiivistettävillä alueilla muita taajamatoimintojen ja keskustatoimintojen alueita enemmän. Kasvua on sijoitettu myös taajamatoimintojen ja työpaikka-alueiden reservialueille. Haja-asutuksen osuus on maakunnallisissa kylissä. Valkoisille alueille kylien ulkopuolelle ei kasvua ole sijoitettu. Työpaikkojen sijoittelussa on painotettu pääkaupunkiseudun työpaikka-alueita ja muualla Uudellamaalla niitä taajamia, joiden alueelle on osoitettu seutukeskuksen kohdemerkintä. Menetelmä on kuvattu tarkemmin julkaisussa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja liikenteelliset vaikutukset v. 2035 (Uudenmaan liitto E123 – 2012).

Paikkatietotarkastelujen avulla on arvioitu kaavan liikenteellisiä vaikutuksia ja vaikutusta aluete-hokkuuteen sekä luonnos- että ehdotusvaiheissa. Niitä on hyödynnetty myös kaupan kaavaratkaisun laadinnassa ja vaikutusten arvioinnissa. Kaavaehdotus laitettiin uudelleen nähtäville loppuvuodesta 2012 kaupan ratkaisun muutostarpeiden vuoksi, jolloin myös vaikutusten arviointia täydennettiin.

Maakuntakaavaehdotuksen mukaisen aluerakenteen vaikutuksia liikennejärjestelmän kapasiteetin riittävyteen on arvioitu Helsingin työssäkäyntialueen liikennemalleilla. Liikennemalleilla voidaan arvioida mm. liikennemäärien, matkojen suuntautumisen ja kulkumuotojakaumien muutoksia eri alueiden välillä ja liikenneverkon eri osissa. Tarkasteluiden tavoitteena oli osoittaa

Uudenmaan maankäytön ja toimintaympäristön muutosten vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Arviointi tehtiin kaavan luonnos- ja ehdotusvaiheista.

Liikennemalliarvioinnin lähtötietona käytettiin 2. vaihemaakuntakaavasta laadittua teoreettista arviota väestön ja työpaikkojen sijoittumisesta Uudellamaalla 2035. Liikenneverkon oletettiin kehittyneen maltillisesti vuoteen 2035. Liikennemalliarviointiin ei sisällytetty kaikkia liikennejärjestelmäsuunnitelmien hankkeita, vaan tavoitetilanteisiin nähden karsittuja liikenneverkkoja. Näin menetellen voidaan paremmin löytää liikenneverkkoihin kohdistuvat kehitystarpeet, joita on usein jo käsiteltykin alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Liikennemallin oletuksena on, että BKT kasvaa edelleen ja lisää osaltaan henkilöautotiheyttä ja kuorma-autoliikennettä. Liikennemalliarvioinnin taustaoletukset on esitelty tarkemmin liikenteellisistä vaikutuksista laadituissa asiakirjoissa.

» Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus, liikenteellinen arviointi (30.1.2012). Uudenmaan liiton julkaisematon kalvosarja (pdf) 2012.

» Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksen liikenteellinen arviointi (15.12.2011). Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston julkaisematon raportti 2011.

Vaihemaakuntakaavassa on hyödynnetty tietoa yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyydestä ja liikenteellisistä vaikutuksista sekä kaavaa laadittaessa että arvioitaessa sen vaikutuksia. Suomen Ympäristökeskuksen ja Tampereen teknillisen yliopiston kehittämä UrbanZone-vyöhykemenetelmä on hyödynnetty jo aiemmin kaavan rakennemallien arvioinnissa. UrbanZone-arvioinnin tapaa ja tuloksia on esitetty tarkemmin aiheesta laadituissa julkaisuissa (Uudenmaan liiton julkaisuja E107–2010 & E123–2012).

UrbanZone-hankkeessa Uudenmaan alue on jaettu erilaisiin jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin ja niille on laskettu keskimääräiset asukaskohtaiset liikkumisen tunnusluvut. Maakuntakaavan mukaisten väestön ja työpaikkojen sijaintitietojen ja UrbanZone-vyöhyketietojen perusteella määriteltiin arvio kaavaratkaisun mukaisen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyydestä vuodelle 2035 ja laskettiin ratkaisun liikenteellisiä vaikutuksia.

7.2.2. Laadulliset arvioinnit

Maakuntakaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta pyydettiin myös sanalliset arvioinnit eri alojen asiantuntijoilta. Lausunnoilla haettiin uusia näkökulmia ja laaja-alaista asiantuntijanäkemyksiä kaavaehdotuksen valmistelun tueksi. Neljältä asiantuntijatyö-

ryhmältä pyydettiin näkemystä siihen miten maakuntakaavalla voidaan parhaiten vastata maakunnan taloudellisiin, sosiaalisiin ja yhdyskuntarakenteellisiin haasteisiin, sekä edistää maakunnan kilpailukykyä ja hyvinvointia. Asiantuntijoita pyydettiin arvioimaan myös maakuntakaavan roolia maakunnallisen kehittämisen välineenä. Asiantuntija-arviointeja on kuvattu tarkemmin julkaisussa Asiantuntijalausunnat Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksesta (Uudenmaan liitto E117–2012).

Kaavaluonnoksesta tehtyjen vaikutusten arviointien ja siitä pyydettyjen asiantuntija-arviointien perusteella todettiin, että yhdyskuntarakennetta on tiivistettävä edelleen. Ehdotusta laadittaessa taajamatoimintojen alueita supistettiin edelleen ja osa alueista määriteltiin myöhemmin toteutettaviksi reservialueiksi. Pääkaupunkiseudun tiivistettävät alueet määriteltiin vasta ehdotusvaiheessa ja niille osoitettiin kasvua enemmän kuin muille pääkaupunkiseudun taajamatoimintojen alueille.

Uuden ratayhteyden, ESA-radnan, osoittamisessa Turun suuntaan hyödynnettiin hankkeen YVA-menettelyä. Uuden Itäradan ohjeelliseen linjauksen osoittamiseksi laadittiin Liikenneviraston johdolla selvitykset, joissa myös eri ratalinjauksen vaikutukset arvioitiin maakuntakaavoitukseen edellyttämällä tarkkuudella.

7.3. Kaavan kokonaisvaikutukset

7.3.1. Kaava luo edellytykset yhdyskuntarakenteen hajautumisen hidastumiselle

Vaihekaavan tavoitteena on osoittaa kasvua ensisijaisesti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen olemassa olevia alueita tiivistäen ja täydentäen. Kaavaratkaisu mahdollistaa monenlaisia tavoitteiden mukaisia toteuttamisvaihtoehtoja. Kaava eheyttää yhdyskuntarakennetta, sillä se luo edellytykset yhdyskuntarakenteen hajautumisen hidastumiselle.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen myönteisiä vaikutuksia ovat erityisesti olemassa olevan infrastruktuurin käytön tehostuminen, investointikustannusten pieneneminen, liikkumistarpeen väheneminen sekä aikaisempaa paremmat edellytykset ilmastomuutoksen vaikutusten hallintaan. Lisäksi rakentamaton maa-ala säilyy eheämpänä sekä maa- ja metsätalouden että luonnon toiminnan



kannalta. Maankäytön tiivistämisellä on vaikutusta maanarvon kehitykseen. Se nostaa sekä rakentamis- että asumiskustannuksia.

Vaikutukset vaihtelevat riippuen yksittäisten toteuttamisratkaisujen luonteesta, ajoituksesta ja sijainnista. Kasvupaineet ja siten myös vaikutukset kohdistuvat ennen kaikkea olemassa olevien, mutta myös uusien raideyhteyksien asemanseutujen taajamatoimintojen alueille. Vaikutukset ajoittuvat useiden alueiden toteuttamisen osalta suunnittelukauden loppupuolelle, jolloin niiden yksityiskohtaisempaan arviointiin ei ole vielä edellytyksiä. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti kuntakaavoitukseen ja siihen liittyvään päätöksentekoon.

Taajamien ja keskustojen kasvu parantaa palvelujen saavutettavuutta, luo edellytyksiä monimuotoisten kaupunkikulttuurien kehittymiselle sekä mahdollistaa monipuolisia ja väestöpohjaltaan tasapainoisia asuinalueita. Tasapainoisen väestörakenteen toteutuminen ehkäisee segregatiiokehitystä. Taajamien tiivistäminen muuttaa kaupunkikuvaa ja -ympäristöä. Vähäinenkin muutos taajamarakenteessa voi olla vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää. Muutokset voidaan kokea elinympäristön laatua heikentäväksi. Rakentaminen ja alueiden käytön muutokset voivat uhata luonnon monimuotoisuutta ja vaarantaa ekologisen verkoston toimivuutta ja kulttuuriympäristöjen arvoja.

Maakuntakaava ohjaa hajarakentamista taajamiin ja maakunnallisesti merkittäviin kyliin. Vahvempi väestöpohja edesauttaa palveluiden säilymis-



tä ja kylien muuta kehittymistä. Kylien tiivistyminen ja kasvu muuttavat kylämaisemaa ja tuovat siihen ajallista kerroksellisuutta. Uhkana on arvokkaiden maisemakokonaisuuksien vahingoittuminen.

7.3.2. Kaavan vaikutukset viherjärjestelmään ovat vähäisiä

Kaavassa on osoitettu vain vähäisiä muutoksia viherjärjestelmään, ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä. Olemassa olevan viherjärjestelmän toimivuus on kaavaa toteutettaessa mahdollista säilyttää. Uudet väylät ja taajamarakenne aiheuttavat estevaikutuksia ja saattavat pirstoa luontokokonaisuuksia. Toisaalta asutuksen keskittäminen nykyisen rakenteen yhteyteen hidastaa hajarakentamisen aiheuttamaa pirstoutumista. Tiivistäminen muuttaa kaupunkiekologiaa ja paikallisia luontoalueita. Kaava ei heikennä mahdollisuuksia lähivirkistykseen. Kaavassa osoitetut Natura 2000 -alueet täydentävät kansainvälistä suojelualueverkostoa. Alueet turvaavat ne luonnonarvot, joiden perusteella alueet on otettu mukaan verkostoon. Uusilla Natura 2000 -alueilla on myös laajempi luonnon-suojelullinen merkitys.

7.3.3. Eheä yhdyskuntarakenne parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä

Uudet raideliikenteen yhteydet avaavat uusia kasvukäytäviä idän ja lännen suuntiin. Jos uudet radat

toteutuvat, ne tuovat merkittäviä muutoksia maakunnan maankäyttöön sekä asumisen painopisteisiin. Raideliikenteen yhteyksien muutoksilla on vaikutuksia myös maakunnan ulkopuolelle. Esimerkiksi ESA-radan toteuttaminen parantaa liikenneyhteyksiä Helsingin ja Turun välillä, sekä muuttaa taa-jamarakennetta myös Varsinais-Suomen puolella. Radat muuttavat maankäyttöä laajalla alueella. Toisaalta muutokset ovat odotettavissa vasta pitkällä aikavälillä ja se vaikuttaa rakentamisen ja suunnittelun mahdollisuuksiin näillä ratavarauksilla. Tämä tuo epävarmuutta sekä kuntakaa-voitukseen että maanomistajille, mutta linjausten tarkennuttua kuitenkin aikaisempaa suppeammalla alueella.

Uusien taajamien sijoittaminen lähelle asemanseutuja ja olemassa olevia taajama-alueita voi vähentää yhdyskuntaraken-

teen hajautumista ja hajarakentamista. Myös tiivistyvässä aluerakenteessa liikenteen aiheuttamat terveyshaitat voivat vähentyä, jos joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet kasvavat. Riskinä on, että asuinrakentamista tulee myös uusille tai nykyisille melualueille.

Joukkoliikenteen poikittaiset yhteysvälit pääkaupunkiseudulla yhdessä joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja liityntäpysäköinnin kanssa parantavat maakunnan joukkoliikennedyhteyksiä. Yhdyskuntarakennetta tiivistämällä luodaan mahdollisuuksia saavuttaa lähipalveluja paremmin myös kävellen ja pyörällä. Henkilöautoliikenteen osuuden vähenemisellä on myönteisiä vaikutuksia muun muassa liikenteen sujuvuuteen, ilmastonmuutokseen, meluun sekä ilmanlaatuun ja siten myös ihmisten terveyteen, viihtyvyyteen ja ympäristön tilaan.

7.3.4. Kaava luo edellytyksiä kilpailukyvyille ja maakunnan tasapainoiselle kehitykselle

Maakuntakaava mahdollistaa seudullisesti merkittävien keskusten kehittymisen pääkaupunkiseudun ulkopuolelle tasapainottaen aluerakennetta. Seutukeskukset luovat vastapainoa vahvan valtakunnankeskuksen vetovoimalle tarjoamalla yrityksille ja asukkaille monipuolisesti julkisia ja kaupallisia palveluita. Seutukeskukset vahvistavat ja jäsentävät maakunnan verkostomaista rakennetta. Kaavassa esitetty keskusverkko vaikuttaa kaupan

mitoitukseen ja sitä kautta kehittää seutu- ja kuntakeskusten palvelurakennetta, mutta vaikutus on vähäisempi muissa keskuksissa.

Maakuntakaavan työpaikka-alueiden ja liikenneväylien toteutuminen parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaympäristöä. Kaava mahdollistaa myös toimintojen keskittymisen ja toimijoiden keskinäiset keskittämisedut ja siten parantaa elinkeinoelämän kannattavuutta. Elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien parantaminen ylläpitää myös työllisyyttä ja nostaa alueen elintasoja. Toisaalta jos kaavaa toteutetaan tavalla, joka nostaa asumisen hintaa, vaikeutuu työvoiman saatavuus kilpailukykyä heikentäen.

Valtakunnallisesti kaavaratkaisulla on vaikutuksia etenkin liikennejärjestelmän kehittymisen kautta. Kaavalla on myönteisiä valtakunnallisia vaikutuksia rataverkon toimivuuteen. Metropoli-alueen kansainvälisellä kilpailukyvyllä on huomattava vaikutus koko maan talouteen ja kilpailukykyyn. Kaavaratkaisu vahvistaa siten osaltaan myös muun Suomen hyvinvointia.

7.3.5. Maakuntakaava lisää raideliikenteen kysyntää

Maakuntakaavaluonnoksesta tehdyn liikennearvioinnin mukaan uusi maankäyttö lisääisi selvästi raideliikenteen kysyntää. Raideliikenneverkon kehittäminen ja tehokas hyödyntäminen edellyttää arvioinnin mukaan maankäytön selkeää keskittämistä uusien ja kehitettävien ratojen varteen, jotta kalliit investoinnit saadaan tehokkaasti hyödynnettyä.

Kaavaluonnoksen taajama-alueet olivat liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta vielä liian laajoja. Taajamien kasvua olisi syytä kohdistaa vielä voimakkaammin tiivistettäville ydinalueille, joilla palvelut ja joukkoliikenneyhteydet löytyvät yleensä kävelyetäisyydeltä. Uusia taajama-alueita tulisi ottaa käyttöön vain valikoiden. Liikennearvioinnin tulokset vaikuttivat osaltaan siihen, että kaavaehdotukseen taajamatoimintojen alueita vähennettiin edelleen ja osa merkittiin reservialueiksi. Muutosten jälkeen väestö ja työpaikat sijoitettiin uudelleen kaavan periaatteita noudattaen paikkatietoon. Myös oletettuun liikenneverkkoon tehtiin tarkistuksia.

Kaavaehdotukseen tehdyillä muutoksilla oli myönteisiä liikenteellisiä vaikutuksia. Henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttö kasvoi ja asukasta kohden lasketut kasvihuonepäästöt laskivat. Henkilöautotiheys ja tieliikennesuorite laskivat hieman, mutta tieliikenteen keskinopeus säilyi samana kuin kaavaluonnoksessa.

Maakuntakaavalla ei kuitenkaan pystytty yksinään lisäämään liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja parantamaan joukkoliikenteen asemaa. Kaavaeh-

dotukseen mukaisessa ennusteessa vuodelle 2035 tieliikennesuorite Uudellamaalla on 27 % nykyistä suurempi. Muutoksesta +17 % johtuu Uudenmaan maankäytön lisäyksestä, mutta suuri vaikutus (+ 7 %) on Uudenmaan ulkoisen liikenteen ja tavari liikenteen kasvulla ja yleisellä autoistumisella (+ 4 %). Joukkoliikenteen osuus Helsingin seudulla on kaavaehdotuksen mukaan 7 % nykyistä pienempi. Muutos ei johdu niinkään Uudenmaan maankäytön muutoksesta vaan merkittävin tekijä on autoistuminen, jonka oletetaan seuraavan talouskasvua. Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisellä ja joukkoliikenteen lippujärjestelmän muutoksilla joukkoliikenteen osuuden laskua voidaan kuitenkin merkittävästi hillitä, etenkin pääkaupunkiseudun ulkopuolella.

Maakuntakaavaehdotuksen mukaisessa rakenteessa uusilla asukkailla kestävätkä kulkutavat ovat selvästi yleisempiä kuin kaavaluonnokseen verrattuna. Uusien asukkaiden päästöt ovat kuitenkin edelleen suuremmat kuin nykyisten asukkaiden päästöt. Liikenteen ja liikkumisen kannalta maankäytön lisäämisestä tulisi pidättyä taajamien väljiksi jäävillä reuna-alueilla ja taajamien ulkopuolella asukasmäärältään pieniksi jäävissä taajamissa.

Ruutuaineistossa tehdyt oletukset vaikuttavat myös liikennearviointien tuloksiin. Aineistossa oletetaan, että nykyinen väestö- ja työpaikkarakenne säilyy sellaisenaan ja kasvua on jokaisessa kunnassa. Kaavan mukaisessa rakenteessa uusi väestö ja työpaikat on sijoitettu mekaanisesti kunkin kunnan yhdyskuntarakenteeltaan edullisimmille paikoille. Maakuntakaava on kuitenkin yleispiirteinen suunnitelma ja se voi toteutua usealla eri tavalla, jolloin vaikutukset liikennejärjestelmäänkin voivat olla erilaiset.

Joukkoliikennetarjonnan lisäämistä tai esimerkiksi liikenneinvestointien ajoitusta ei maakuntakaavalla voida määrätä. Tämän kaavaselostuksen luvussa 9 on esitetty, mitä maakuntakaavan mukaisen aluerakenteen toteuttaminen ja edistäminen edellyttäisi muulta viranomaistoiminnalta.

7.3.6. Henkilöautoriippuvuuden vähentäminen edellyttää monenlaisia kehittämistoimia

Nykytilassa hyvän joukkoliikennetarjonnan sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollistavaa yhdyskuntarakennetta on Uudellamaalla aika suppealla alueella. Näillä alueilla pääkaupunkiseudulla ja muutamissa suurimmissa taajamissa kuitenkin asuu merkittävä osuus uusmaalaisista. Vuonna 2009 uusmaalaisista 33 % asui jalankulkupainotteisella vyöhykkeellä tai niiden reunavyöhykkeillä, 43 % asui jonkinlaisella joukkoliikennepainotteisella vyöhykkeellä ja loput (24 %) autovyöhykkeillä. Maakuntakaavaehdotuksen mukaisessa rakenteessa jalankulku-

vyöhykkeillä asuvien osuus laskee (31 %) ja joukkoliikennevyöhykkeillä asuvien osuus kasvaa (46 %). Uusi väestö sijoittuu erityisesti joukkoliikennevyöhykkeelle (33 %) ja autovyöhykkeille (33 %). Liikenteellisesti parhaiden vyöhykkeiden, jalankulkuvyöhykkeen ja sen reunavyöhykkeen, osuus väestöstä kuitenkin laskee. Jalankulkuvyöhykkeet sijaitsevat taajamien keskusta-alueilla ja niissä yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on haasteellista. Kaavaehdotus on yhdyskuntarakenteellisilta ja liikenteellisiltä vaikutuksiltaan kuitenkin kaavaluonnosta selvästi edullisempi.

UrbanZone arvioinnissa tausta-aineistona oli paikkatietoon viety arvio väestön ja työpaikkojen teoreettisesta sijoittumisesta vuonna 2035 sekä oletus, että uusista raideyhteyksistä on käytössä metron laajennukset itään ja länteen. UrbanZone-vyöhykkeisiin olennaisesti vaikuttavia oletuksia joukkoliikennetarjonnan lisäämisestä ei muilta osin tehty. Tavoitteena oli arvioida miten maakuntakaavan maankäytön muutoksilla vaikutetaan vyöhykkeisiin ja liikkumiseen. Käytännössä uusiin taajamiin usein järjestetään joukkoliikennettä ja niihin syntyy paikallisia palveluita, jos tiivistä maankäyttöä on riittävästi.

Maakuntakaavaehdotuksen mukainen aluerakenne ei yksistään vähennä asukaskohtaista arkkiliikkumisen suoritetta eikä liikkumisen hiilidioksidipäästöjä. UrbanZone-arvioinnin keskeinen viesti yksityiskohtaisempaa suunnitteluun on, että vyöhykeluokat eivät parane, ellei joukkoliikennetarjontaa ja paikallisia palveluita myös paranneta. Taajama-alueille on osoitettava palveluiden edellyttämä määrä tiivistä maankäyttöä ja paikallistakin liikennejärjestelmää kehitettävä. Maakuntakaavalla luodaan edellytykset yhdyskuntarakenteen kannalta edulliseen liikennejärjestelmään.

7.3.7. Keskusta-alueet kehittyvät ensisijaisina palvelujen alueina ja kaupan palvelut ovat hyvin saavutettavissa

Seudullisesti merkittävää kauppaa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueille. Kaavaan keskustoista erilleen merkittyihin suuryksikköihin ei sallita uutta seudullisesti merkittävää päivittäistavaraa eikä muuta erikoistavaran kauppaa. Ne eivät siten merkittävästi haittaa keskusta-alueiden kaupallisia palveluja ja kehittämistä. Uudet palvelut sijoittuvat asukkaiden lähelle, sillä liiketilan lisätarve on arvioitu alueittain ostovoiman mukaan. Kaupan palveluverkko on kokonaisuudessaan tiheä, joten asiointimatkat ovat kohtuullisia.

Suurin osa suuryksiköistä on nykyisessä yhdyskuntarakenteessa. Ne ovat kohtuullisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä ja myös pyöräillen tai kävellen ja ne sijaitsevat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta UrbanZone 2035 arvioinnin



mukaan vähintään joukkoliikennevyöhykkeellä. Ne suuryksiköt, jotka ovat vielä toteutumattomilla taajamatoimintojen alueilla tai työpaikka-alueilla, on sidottu suunnittelumääräyksellä ympäröivän yhdyskuntarakenteen toteuttamiseen.

Kaavassa osoitettujen suuryksikköjen kokonaismitoitus on jonkin verran laskennallista mitoitusta suurempi. Tällä ei kuitenkaan ole kokonaispalveluverkkoon haitallisia vaikutuksia. Kokonaismitoituksen väljyys tarjoaa kaupalle vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja. Mitoitusluokkien mahdollistama väljyys on eniten niissä suuryksiköissä, joilla ei ole kilpailuvaikutuksia muiden alueiden kanssa. Pääkaupunkiseudulla ei väljyyttä juurikaan ole. Tämä luo mahdollisuuksia nykyistä tasapainoisemmalle palveluverkolle, jossa pääkaupunkiseudun ulkopuolella on riittävästi kehitysmahdollisuuksia. Keskustoihin ylimitoituksella ei ole vaikutusta, koska keskustojen ulkopuolinen uusi rakentaminen ei laatussa puolesta kilpaile keskusta-alueen kanssa.

7.4. Tavoitteiden toteutumisen arviointi

7.4.1. Arvio kaavan tavoitteiden toteutumisesta

Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka on ohjeena kuntakaavoitukselle ja viranomaisten muulle alueidenkäyttöä koskevalle suunnittelulle. Maakuntakaavan hyväksyminen ja vahvistaminen ei tuo vielä muutoksia alueidenkäyttöön ja toteuta kaavalle asetettuja tavoitteita. Viranomaisten on pyrittävä edistämään maakuntakaavan ja kaavan tavoitteiden toteuttamista alueiden käyttöä koskevien toimenpiteiden, toteuttamispäätösten ja kaavaohjauksen keinoin. Kaava edellyttää toteutuakseen toteuttamistoimenpiteitä erityisesti kuntakaavoituksessa. Maakuntakaavan ohjaavuus ja tavoitteiden toteutuminen tapahtuu

ensisijaisesti kaavan suunnittelumääräysten, kaavamerkintöjen, kaavakartan sekä kaavan tulkinnan ja seurannan kautta.

Alla olevassa taulukossa on arvioitu miten kaavaratkaisu toteuttaa kaavalle asetettuja tavoitteita. Kaavan tavoitteet on esitelty tarkemmin selostuksen luvussa 3 ja tavoitteiden toteutuskeinot luvussa 5. Kaavan vaikutuksia on arvioitu teemoittain luvussa 5 sekä kokonais- ja oikeusvaikutuksia luvussa 7. Taulukosta ilmenee että kaava toteuttaa pääosin kaikki sille asetetut tavoitteet. Vain yksi tavoite toteutuu osittain, ja yksikään tavoite ei jää saavuttamatta lainkaan.

1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Kaavan vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
Hyödynnetään ensisijaisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta siten, että kehittämisen painopiste on liikku- misen päästöjen kannalta parhailla liikkumisvyöhykkeillä. Lisäksi maankäytön ratkaisuihin hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti rakenteilla olevat Länsimetro Matinkylään ja Kehärata.	Uudet taajamat ja työpaikka- alueet on sijoitettu pääosin rai- deliikenteen nykyisille ja uusille asemanseuduille ja liikkumisen kannalta edullisille alueille. Ny- kyisiä asemanseutuja ja taajama- alueita ja uusiin metrolinjauksiin tukeutuvia alueita on osoitettu tiivistettäväksi. Hajarakentamis- ta pyritään ohjaamaan taajamiin ja kyliin.	Kasvupaineet ja siten myös vaiku- tukset kohdistuvat ensi vaiheessa olemassa olevien taajamatoimin- tojen alueille, erityisesti aseman- seuduille. Pidemmällä aikavälillä vaikutuksia on myös uusilla aseman- seuduilla ja ratakäytävillä.	Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.
Määritellään eheyttämisen periaatteet olemassa ole- ville keskuksille siten, että olemassa olevien ratojen asemanseutuja ja linja- autoliikenteen laatuikä- tävään tukeutuvia taajamia vahvistetaan.	Kaavamääräyksissä tuodaan esille taajamien käyttöönoton ajoituksen periaatteet. Tiivistä- mismerkinnällä osoitetaan tiivistämisen kannalta olennaiset taajama-alueet, jotka sijoittu- vat pääasiassa olemassa oleville asemanseuduille ja vahvaan linja- autoliikenteeseen sekä laajene- vaan metroverkkoon tukeutuville taajama-alueille.	Taajamiin kohdistuu kasvupaineita ensisijassa joukkoliikenteen kannal- ta parhaiten saavutettavilla alueilla. Lisääntyvä väestö- ja työpaikka- määrä tiiviillä alueilla parantaa joukkoliikenteen kannattavuutta ja palveluiden parantamisen edellytyk- siä. Joukkoliikenteeseen kohdistuva kuormitus kasvaa mikä edellyttää myös investointeja etenkin rata- verkkoon.	Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.
Tarkistetaan tarvittaessa nykyisten maakuntakaavojen keskusverkkoa ja selvitetään mahdollisuudet supistaa nykyisiä taajamatoimintojen alueita tai vaihtoehtoisesti vaiheistaa niiden toteutusta.	Kaavaprosessin aikana on tarkis- tettu maakuntakaavojen keskus- verkkoa, poistettu epäedullisim- min sijaitsevia taajamatoimintojen alueita ja osoitettu reservialue- merkinnällä alueet, jotka tulisi ottaa käyttöön vasta suunnittelu- kauden loppupuolella. Asumista koskevassa kehittämissuosituk- sessa pyritään ohjaamaan asu- misen sijoittumista ensisijaisesti taajamiin.	Taajamatoimintojen alueiden supis- taminen kohdentaa kasvupaineita olemassa oleville taajamille. Reser- vialueilla muutokset ovat odotet- tavissa pitkällä aikavälillä, mikä tuo epävarmuutta kuntakaavoitukseen ja maanomistajille, mutta voi myös selkeyttää maapolitiikan ohjaamista.	Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.



Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Kaavan vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
<p>Varaudutaan uusien raide-liikenteeseen tukeutuvien kasvukäytävien avaamiseen pidemmällä aikavälillä, jotta varmistetaan niiden toteuttamismahdollisuudet.</p>	<p>Kaavassa osoitetaan uudet kaukoliikenteen ratalinjaukset Turun ja Pietarin suuntiin. Seutuliikenteen rataverkkoa laajennetaan idän ja lännen suuntiin ja kaavassa osoitetaan niiden varaan tukeutuvaa uutta taajamarakennetta.</p>	<p>Uudet raideliikenteen kasvukäytävät mahdollistavat uutta taajama-aluetta, jos ratojen rakentamisesta saadaan sitova päätös. Vaikutukset ajoittuvat todennäköisesti vasta suunnittelukauden loppupuolelle.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>
<p>Laaditaan maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta tukeva, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Maakuntakaavassa käsitellään seudullisen joukkoliikenteen merkittävät vaihtopaikat, liityntäpysäköinnin edellyttämät ratkaisut, raideliikenteen asemat, joukkoliikenteen laatukäytävät sekä pyöräilymahdollisuuksien parantaminen.</p>	<p>Maakunnan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä on pyritty tukemaan joukkoliikenteen vaihtopaikkoja ja liityntäpysäköintipaikkoja osoittamalla, joukkoliikenteen poikittaisella yhteysvälin kehittämisperiaatemerkinnällä sekä jatkamalla metroverkkoa.</p> <p>Kaavan laadinnan aikana on selvitetty ja kaavaselostukseen on kirjattu minkälaisilla liikennejärjestelmän kehittämistoimilla voidaan tukea aluerakenteen kehittämistä.</p>	<p>Kaava parantaa maakunnan säteittäisiä ja poikittaisia liikenneyhteyksiä, sekä tukee joukkoliikenteen kehittämistä. Kaavaratkaisu vaikuttaa välillisesti myös pyöräilymahdollisuuksien parantamiseen yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kautta.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>
<p>Turvataan osana yhdyskuntarakennetta riittävä ja hyvin saavutettava virkistysalueverkosto ja toimiva ekologinen verkosto.</p>	<p>Virkistysalueverkostoa ja ekologista verkostoa on tarkasteltu osana viherjärjestelmää niiltä osin kuin muiden aihealueiden käsittely sitä on vaatinut. Lisäksi Natura 2000 -verkostoa on päivitetty. Muuttuvilla alueilla tavoitteen toteutumista on turvattu kaavamerkinnoilla ja suunnittelu-määräyksillä.</p>	<p>Vaikutukset vaihtelevat alueittain ja kohdistuvat pienelle osalle maakunnallisia verkostoja. Vaikutukset ovat pääosin välillisiä. Joillain alueilla verkoston heikentymisen riski on aiempaa suurempi, mutta paikoin verkostot myös voivat vahvistua. Kaava ei merkittävästi heikennä maakunnallista virkistysalueverkostoa ja vaikutukset ekologisen verkoston toimivuuteen ovat vähäisiä.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>

2. Metropolialueen kilpailukyyn vahvistaminen

Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Kaavan vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
<p>Edistetään valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteysien toimivuutta varautumalla uusien raideyhteysien toteuttamiseen Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet osoittaa aluevaraus Helsingin seudun lentokentälle.</p>	<p>Kaavalla on edistetty kansainvälisten uusien ratayhteysien toimivuutta osoittamalla uudet ratayhteydet Turun (Esa-rata) ja Pietarin (Itärata) suuntiin. Helsingin seudun lentokentästä ei ole tehty riittäviä tutkimuksia, joiden perusteella uuden kentän sijoituspäätös olisi ollut kaavassa mahdollista tehdä.</p>	<p>Itäradan ja Esa-radan toteutuminen parantavat ja nopeuttavat liikenneyhteyksiä idän ja lännen suuntiin. Itärata sitoo toteutuessaan Porvoon paremmin Helsingin vaikutusalueeseen. Uudet radat eivät todennäköisesti tule toteutumaan tavoiteaikaan mennessä.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu osittain.</p>
<p>Kehitetään säteittäisten liikenneyhteysien lisäksi poikittaisia liikenneyhteyksiä.</p>	<p>Kaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät liikenneyhteydet, myös poikittaiset.</p>	<p>Kaava parantaa maakunnan säteittäisiä ja poikittaisia liikenneyhteyksiä. Pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysväli-merkintä edistää joukkoliikennettä pääkaupunkiseudulla. Vaihtopaikkoja kehittämällä poikittainen joukkoliikenne saadaan liittymään säteittäiseen joukkoliikenteeseen.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>
<p>Hyödynnetään metropoli-maakunnan kulttuuriset ja ympäristölliset erityispiirteet sekä mahdollisuudet tarjota monimuotoisia ja erilaisia elinympäristöjä.</p>	<p>Taajamatoimintoja on vahvistettu maakunnan eri seuduilla, korostaen asumisen kannalta parhaita alueita. Maakunnalliset kylät tarjoavat vaihtoehdon hajakentämiselle.</p>	<p>Olemassa olevien taajamien tiivistäminen mahdollistaa kulttuurisesti ja väestöpohjaltaan monipuolisten ympäristöjen kehittymisen, mikä ehkäisee segregatiokehitystä. Kylien vahvempi väestöpohja edesauttaa palveluiden säilymistä ja kylien muuta kehittymistä. Kylien tiivistyminen ja kasvu muuttavat kylämaisemaa.</p> <p>Kaavassa osoitetaan taajamatoimintojen alueita eri puolille maakuntaa, mikä tukee tavoitteen toteutumista. Kulttuuristen ja ympäristöllisten erityispiirteiden hyödyntämistä voi olla vaikeaa arvioida.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>
<p>Tuetaan elinkeinoelämän sijoittamista toiminnan kannalta keskeisille alueille samalla parantaen työpaikkojen saavutettavuutta edistämällä niiden sijoittumista lähelle asukkaita hyvien joukkoliikenneyhteysien varaan.</p>	<p>Kaavassa on osoitettu työpaikka-alueita lähelle taajamia ja liikenteen kannalta edullisille alueille. Kaavassa on osoitettu teollisuusalueita, jotka toimintansa laadun, ympäristövaikutusten tai muun syyn vuoksi eivät voi sijaita asutuksen välittömässä läheisyydessä.</p>	<p>Työpaikka-alueiden, teollisuus-alueiden sekä liikenneväylien toteutuminen parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaympäristöä, työllisyyttä ja elintasoja. Kaava mahdollistaa myös toimintojen keskittymisen ja toimijoiden keskinäiset agglomeraatioedut.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>

3. Kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Kaavan vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
<p>Tarkistetaan kaupan palveluverkko Uudenmaan maakuntakaavan lähtökohdista, missä merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.</p>	<p>Seudullisesti merkittävä vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustoihin. Keskustoihin sijoittuvaa kauppaa täydennetään seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden verkostolla, joille sallitaan sellaista uutta merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioiden voi sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Kaupan mitoitus on laskettu nykyisen ja tulevan väestön tarpeiden mukaan huomioiden kaupan laatu.</p>	<p>Kaupan ratkaisun vaikutus kohdistuu ensisijaisesti keskusta-alueille. Kaavaratkaisu tukee maakunnan tasapainoista kehitystä rakenteeltaan eheänä ja monikeskuisena. Keskustojen kehittäminen säilyttää myös muita palveluja keskustoissa. Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvalla kaupalla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskustojen kehittymiseen, kun suunnittelumääräyksessä on huomioitu kaupan laatu.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>
<p>Otetaan huomioon kaupan lainsäädännön muutokset, jotka tulee ottaa huomioon lakimuutoksen tullessa voimaan.</p>	<p>Kaavassa määritellään kaupan laatu huomioiden vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajat, osoitetaan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus sekä mitoitetaan keskusta-alueille sijoittuvaa vähittäiskauppaa soveltuvin osin.</p> <p>Kaupan lainsäädännön muutokset on huomioitu taajama- ja työpaikka-alueiden, vähittäiskaupan suuryksikön ja keskustatoimintojen suunnittelumääräyksissä.</p>	<p>Kaavan palvelurakenteen vaikutukset vaihtelevat esitetyn mitoituksen mukaan eritasoisissa keskustoissa ja vähittäiskaupan suuryksikköalueilla.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>
<p>Ohjataan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan sijoittumista, mitoitusta ja ajoittamista sitomalla ne muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.</p>	<p>Seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueille. Osa lisätarpeesta ohjataan keskustoihin, osa suuryksiköihin ja osa lisätarpeesta jää toteutettavaksi näiden alueiden ulkopuolelle paikallisena. Suunnittelumääräyksen mukaan merkitykseltään seudullisen vähittäiskupan suuryksikön toteutus on sidottu ympäröivien taajamatoimintojen ja työpaikka-alueiden toteuttamiseen.</p>	<p>Kaavaratkaisu ohjaa seudullisesti merkittävää kauppaa asukkaiden lähelle. Kaava ja sen suunnittelumääräykset mahdollistavat tiheän kaupan palveluverkon säilymisen, jossa kaupan palvelut ovat hyvin saatavilla ja saavutettavissa.</p> <p>Kaavaratkaisu ei mahdollista vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutumista irti olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta, koska suuryksiköiden toteuttaminen on kytketty määräyksillä ympäröivien alueiden toteuttamiseen.</p>	<p>Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.</p>

4. Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Kaavan vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
Otetaan huomioon hajarakentamisen ohjaustarpeen erilaisuus eri seuduille, ohjaustarvetta on erityisesti Helsingin seudulla. Maakuntakaavassa annetaan suunnittelumääräyksiä, joilla rakentamista pyritään ohjaamaan kyliin.	Maakunnallisesti merkittävien kylien valintaperusteissa on huomioitu ohjaustarpeen erilaisuus maakunnan eri osissa. Valkoisten alueiden suunnittelumääräys ohjaa rakentamista taajamiin ja kyliin Helsingin seudun 14 kunnassa. 12 muun kunnan alueella on vastaava, mutta ohjausvaikutukseltaan kevyempi kehittämissuositus.	Ehkäisee yhdyskuntarakenteen epätoivottavaa hajautumista.	Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.
Määritellään alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävimmät kylät ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kylien merkinnät.	Kaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät kylät, jotka on määritelty koko alueelta samojen periaatteiden pohjalta. Kaavamerkinnät on yhdenmukaistettu.	Maakunnallisesti merkittävässä kylissä maankäyttö tehostuu ja kylät voivat kasvaa.	Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.
Edistetään maa- ja metsätalouselinkeinojen toimintaedellytyksiä säilyttämällä pelto- ja metsäalueiden eheys.	Kaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät kylät, joihin hajarakentamista tulee ohjata. Taajamarakenteen kasvu ohjataan nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteyteen.	Asutuksen keskittäminen ja hajarakentamisen ohjaaminen kyliin säästää yhtenäisiä metsä- ja peltoalueita.	Kaavaratkaisulle asetettu tavoite toteutuu.



7.4.2 Arvio valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteiden toteutumisesta

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

2. vaihemaakuntakaavan perusrakenteen mukainen kaavaratkaisu ohjaa tiiviin ja eheän yhdyskuntarakenteen rakentumiseen. Olemassa olevia taajamia ja raideliikenteen asemanseutuja tiivistetään ja uudet taajamat osoitetaan olemassa olevien ja uusien ratalinjausten varrelle. Uudet taajamatoimintojen alueet sidotaan ratalinjausten toteuttamiseen. Kaavalla ei ole merkittävää heikentävää vaikutusta maakunnan viherjärjestelmän toimivuuteen. Kaava parantaa elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edellytyksiä lyhentämällä työntekijöiden, työpaikkojen ja markkinoiden välisiä välimatkoja. Kaava tukee kestävän joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä erityisesti pääkaupunkiseudulla. Kaupan palveluverkko sekä keskusverkko ohjaavat kaupallisten palveluiden sijoittumista tiiviisti muuhun yhdyskuntarakenteeseen.

Toimivat yhteydet ja energianhuolto

Kaavassa osoitetaan uudet kaukoliikenteen ratayhteydet Turun ja Pietarin suuntiin. Lentoaseman kautta kulkeva Pietarin suunnan ratayhteys parantaa toteutuessaan kansainvälisiä, valtakunnallisia ja maakunnallisia raideyhteyksiä samalla kun vapauttaa pääradan kapasiteettia lähiliikenteen tarpeisiin. Kaavassa osoitettu Pisara-rata purkaa Helsingin ratapihan kuormitusta, mikä on edellytyksenä kauko- ja lähijunaliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi. Helsingin seudun lentokentästä ei ole tehty riittäviä selvityksiä, joiden perusteella maakuntakaavassa olisi voitu osoittaa kentälle uusi paikka.

Kaavassa täydennetään energianhuollon verkostoa osoittamalla merkittäviä voimalinjojen linjauksia ja energiahuollon alueita. Kaavassa osoitetaan myös merkittävät merikaapelien yhteystarpeet sekä merikaapelilinjat Viron suuntaan.

Helsingin seudun erityiskysymykset

Maakuntakaavassa on osoitettu tiiviit ja tiivistettävät alueet, jotka sijaitsevat joukkoliikenteen palvelualueilla. Helsingin seudulla nämä alueet sijaitsevat metropolialueen ydinalueella sekä ratalinjausten taajama-alueilla. Taajamien tiivistäminen parantaa edelleen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Uusien merkittävien taajamien toteuttaminen on kytketty uuden raideyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Tällä varmistetaan joukkoliikenneyhteyksien hyödyntäminen ja

ehkäistään muusta yhdyskuntarakenteesta irrallisten taajamien syntyminen. Maakunnallisesti merkittävät kylät ehkäisevät yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat, liityntäpysäköintipaikat sekä pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysvälit parantavat seudun liikennejärjestelmää, tukevat yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä hillitsevät ilmastomuutosta. Lentorata kytkee Helsinki-Vantaan lentoaseman kaukoliikenteen rataverkkoon.

7.5 Arviointi vaikutuksista Natura 2000-verkoston

Natura 2000 -verkosto on Euroopan Unionin kattava luonnonsuojelulle tärkeiden alueiden verkosto, jonka tavoitteena on pysäyttää luonnon muotoisuuden väheneminen. Erityisesti tarkoitusta on suojella luontotyyppisiä, lajien elinympäristöjä sekä linnuston kannalta arvokkaita alueita. Valtioneuvosto on tehnyt Suomen verkostoa koskevia päätöksiä vuosina 1998, 1999, 2002, 2004, 2005 ja 2012.

Natura 2000 -verkostoa koskevat erityissäännökset sisältyvät luonnonsuojelulain lukuun 10. Maankäyttö- ja rakennuslain 197 §:n mukaan kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulain 10. luvussa säädetään. Maakuntakaava on luonnonsuojelulain tarkoittama suunnitelma, jota laadittaessa on arvioitava, heikentääkö kaavan toteuttaminen todennäköisesti merkittävästi niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Uudenmaan maakunnan alueelle sijoittuu yli 100 Natura-verkoston kuuluvaa aluetta. Niiden yhteenlaskettu pinta-ala on noin 180 000 hehtaaria. Kaikissa aikaisemmissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on tehty Natura-alueita koskevat vaikutusten arvioinnit.

2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä on noudatettu aikaisemmin tehtyjä arviointimenetelmiä ja hyödynnetty jo saatuja arviointituloksia. Arvioinnissa on käyty läpi jokaisen kaava-alueella sijaitsevan yli sadan Natura-alueen suhde kaavaehdotukseen. Arviointi osoitti, että kaavaehdotuksella on valtaosaan Natura-alueista vain hyvin vähän vaikutuksia tai vaikutuksia ei voida katsoa syntyvän lainkaan. Vaikutuksia syntyy, joskin vähäisiä ja välillisiä mm. voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle osoitetuista tiivistämismerkinnöistä ja Natura-alueina olevia jokia risteivistä uusista ratalinjoista.

Nuuskion sekä Östersundomin lintuvesien ja Mustavuoren lehdon osalta tehtiin laajemmat Natura-arvioinnit. Tarkemmassa aluekohtaisessa



sa arvioinnissa selvitetiin muun muassa suoje-
luarvot luontotyypeittäin ja lajeittain, nykyinen
maankäyttö, aikaisemmat selvitykset ja arvioin-
nit, kaavaehdotuksen vaikutukset ja vaikutusalue,
keinot estää ja heikentää kielteisiä vaikutuksia se-
kä arviointiin liittyvät epävarmuustekijät. Lopuksi
tehtiin kokonaisarvio ja johtopäätös oli, ettei kaa-
vaehdotus heikennä luonnonsuojelulain tarkoit-
tamalla tavalla Natura-alueiden perusteena olevia
luonnonarvoja.

Aluekohtaiset Natura-arvioinnit on esitetty
omana selvityksenä nimellä Uudenmaan 2. vaihe-
maakuntakaava ja Natura 2000 -ohjelmat alueet.
Kaksi tarkempaa, Nuuksiota sekä Östersundomin
lintuvesiä ja Mustavuoren lehtoa koskevat selvityk-
set on laadittu omina erillisinä raportteina. Selvi-
tykset osoittavat, että kaavaehdotuksesta ei aiheu-
du Natura-alueille sellaisia luonnonsuojelulain 65
§:ssä tarkoitettuja vaikutuksia, jotka olisivat kaa-
van vahvistamisen esteenä.

Uudenmaan liitto teki arviointia yhteistyös-
sä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa siten, että
liitto käytti työssä hyväkseen ELY:n aineistoja ja
asiantuntemusta sekä kuuli ELY-keskusta arvioin-
nin eri vaiheissa. Lisäksi liitto teki yhteistyötä Ös-
tersundomin alueelle tehtävän kuntien yhteiseen
yleiskaavaan liittyvän laajan Natura-arvioinnin
laadinnassa.

Nuuksion Natura-aluetta koskevasta arvioin-
nista pyydettiin luonnonsuojelulain mukainen
lausunto Uudenmaan ELY-keskukselta ja Metsä-
hallitukselta. Molempien lausuntojen johtopää-
tös oli, ettei kaavaehdotuksen hyväksymiselle ole
luonnonsuojelulakiin perustuvia esteitä. Koska
valtuusto jätti vahvistamatta ja palautti jatkoval-
misteluun Östersundomia koskevan alueen, eivät
Östersundomin lintuvesien ja Mustavuoren lehdon
Natura-alueita koskevat viranomaislausunnot ol-
leet tarpeen.

OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS



8. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

8.1. Vuorovaikutus vaihemaakuntakaavan laadinnassa

Vuorovaikutuksen kautta kaikkien halukkaiden on ollut mahdollista osallistua keskusteluun kaavan sisällöstä, vaikutuksista ja muista keskeisistä kysymyksistä. Osallisuusmenettelyinä ovat toimineet lakisääteiset nähtävilläolot, viranomais- ja sidosryhmäneuvottelut, esittelytilaisuudet ja seminaarit sekä vapaamuotoinen keskustelu kaavan valmistelijoiden kanssa. Viralliset lausunnot on pyydetty kunnilta, kaavaprosessin kannalta tärkeimmiltä toimijoilta ja yhteisöiltä sekä kaikilta viranomaisilta, joiden toimialaa kaavassa on käsitelty. Vapaamuotoista palautetta on ollut mahdollista antaa koko ajan.

Kaavaprosessin aikana on järjestetty eri kohderyhmille suunnattuja seminaareja ja keskustelutilaisuuksia, joiden kautta on voitu lisätä yhteistyötä ja sitoutuneisuutta yhteisten päämäärien toteuttamiseen. Kaikille osallisille avoimet tilaisuudet on pyritty keskittämään kunkin kaavavaiheen nähtävilläolon aikaisiin palautteenantovaiheisiin. Lisäksi on järjestetty tietyille kohderyhmälle suunnattuja esittely- ja keskustelutilaisuuksia. Tällä kaavakierroksella on haluttu saada erityisesti jäsenkuntien luottamushenkilöt osallistumaan ja sitoutumaan maakuntakaavan valmisteluun. Heitä on aktivoitu seutuseminaareilla, joissa on paneuduttu kaavan valmistelun kannalta ajankohtaisiin haasteisiin ja kunkin seudun kannalta tärkeisiin kysymyksiin. Uudenmaan liiton verkkosivuja on hyödynnetty vuorovaikutuskanavana uusilla tavoilla, kehittämällä muun muassa karttapalvelua ja videolähettyksiä.

Jotta olemassa olevaa asiantuntemusta on saatu hyödynnettyä mahdollisimman hyvin, on työn tueksi perustettu asiantuntijatyöryhmiä. Näitä ovat olleet muun muassa erilaisiin selvityksiin liittyvät asiantuntijatyöryhmät. Säännöllisesti kokoontuvien kuntien virkamiesyhteistyöryhmien kautta on saatu käytännönläheinen ja ajankohtainen kunta- ja asiantuntijanäkökulma. Aktiivisella yhteistyöllä on tavoiteltu myös kaavan toteuttajien vahvaa sitoutumista maakuntakaavan sisältöön. Tärkeässä roolissa on ollut maakuntakaavan valmistelua ohjannut, maakuntahallituksen edustajista koostuva ohjaustoimikunta.

8.2. Aloituskvaihe

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava kuulutettiin vireille ensimmäisen kerran alkuvuodesta 2009. Liittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alusta päätettiin

kaavatyö kuuluttaa uudelleen vireille laajentuneella kaava-alueella. Itä-Uudenmaan maakunnan alueella käynnissä olleet maakuntakaavatyöt keskeytettiin, kun yhteinen kaavatyö yhdistyneiden liittojen alueilla alkoi. Aloituskvaiheissa valmisteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka sisälsi kaavatyön kannalta keskeisimmät aihealueet, prosessin kuvauksen ja antoi osallisille tietoa vaikutusmahdollisuuksista.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kerättiin molemmilla kerroilla palautetta. Palautetta saatiin vuoden 2009 nähtävillä olon aikana kunnilta, eri viranomaistahoilta ja järjestöiltä. Tarkistusvaiheessa vuonna 2011 palautteen määrä oli vähäisempää, mutta yksityishenkilöt olivat aktiivisempia. Osallisten palaute oli monipuolista ja koski vaihtelevasti myös niitä maankäytön kysymyksiä, joita ei ollut tarkoitus käsitellä tässä vaihemaakuntakaavassa. Saatua palautetta hyödynnetään jatkossa seuraavia maakuntakaavakierroksia suunniteltaessa.

Ensimmäinen lakisäätäinen viranomaisneuvottelu järjestettiin vuonna 2009. Liittojen yhdistyttyä ja kaavan tarkistetun osallistumis- ja arviointisuunnitelman pohjalta käytiin ensimmäinen viranomaisneuvottelu uudelleen vuonna 2011.

8.3. Maakuntakaavaluonnos

Maakuntakaavaluonnos oli julkisesti nähtävillä 16.5.–17.6.2011 jäsenkunnissa, Uudenmaan liitossa sekä Uudenmaan liiton verkkosivuilla karttapalvelussa. Kaavaa esiteltiin nähtävilläoloaikana seutukunnittain pidetyissä avoimissa yleisötilaisuuksissa, sekä seminaareissa kuntien virkamiehille ja luottamushenkilöille. Kaavaa esiteltiin myös kunnanvaltuustoissa ja -hallituksissa.

Kaavaluonnoksesta saatiin noin 250 mielipidettä ja 100 lausuntoa. Mielipiteistä yli neljännes kohdistui Kuuma-seudulle. Suurin osa esitetyistä mielipiteistä koski kylä- ja hajakarakentamista, viher- ja virkistysalueita, taajamia sekä liikennehankkeita. Lausunnoista puolestaan noin kolmannes koski alue- ja yhdyskuntarakenteen ratkaisuja, kuten taajama- ja työpaikka-alueita sekä näiden reservialueita.

Kaavaratkaisua työstettiin saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta. Ehdotusta valmisteltaessa käytiin keskustelua myös sidosryhmien sekä kuntien kanssa, ja näiden pohjalta kaavaehdotuksen lopulliset ratkaisuperiaatteet selkiytyivät. Esimerkiksi paljon keskustelua herättäneiden maakunnallisten kylien valintaperusteita tarkis-

tettiin ja kaavaehdotuksessa esitettiin hieman luonnosta enemmän maakunnallisesti merkittäviä kyliä. Myös taajamien ja reservialueiden rajauksia tarkasteltiin annetun palautteen pohjalta uudelleen. Kaikesta saadusta palautteesta on saatavilla yksityiskohtaisempi tiivistelmä.

Maakuntakaavaluonnoksen laatimisen jälkeen teetettiin tarpeellisia lisäselvityksiä ja kaavaluonnoksen vaikutukset arvioitiin. Lisäksi luonnoksesta pyydettiin asiantuntijalausuntoja. Ulkopuoliset asiantuntijat arvioivat kaavaluonnosta taloudellisista, sosiaalisista, yhdyskuntarakenteellisista sekä metropolialueen kilpailukyvyn näkökulmista. Kaavaratkaisua vietiin näiden tulosten pohjalta eteenpäin.

» **Asiantuntijalausunnot maakuntakaavaluonnoksesta.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 117 – 2011.

» **Ehdotusvaiheen asiantuntija-arvioinnit.** Uudenmaan liiton julkaisematon raportti, 2012.

8.4. Maakuntakaavaehdotus

8.4.1 Ensimmäinen nähtävilläolo

Kaavaehdotusta valmisteltiin palautteen, asiantuntijalausuntojen ja vaikutusten arviointien viitoittamaan suuntaan ja maakuntahallitus teki aihealue kerrallaan periaatteellisia linjauksia kaavaehdotuksen valmistelun tueksi, esimerkiksi taajamien, raideratkaisujen ja kyläverkon osalta. Kaavaehdotuksen valmistelun aikana käytiin myös useita epävirallisia neuvotteluja ympäristöministeriön kanssa.

Kaavaehdotuksen valmistelun aikana järjestettiin kolme seutuseminaaria, joissa keskusteltiin kaavaehdotuksen periaatteista alueen luottamushenkilöiden ja virkamiesten kanssa. Kaavan periaatteita käsiteltiin myös osallisuusseminaarissa, jonne oli kutsuttu kuntien suunnittelijoita sekä valtion ja järjestöjen edustajia. Maakuntavaltuustolle ja -hallitukselle järjestettiin oma seminaari, jossa keskusteltiin kaavaehdotuksen ratkaisusta.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 14.5.–15.6.2012. Lausuntoaika jatkui 30.6.2012 saakka. Kaava oli nähtävillä Uudenmaan liiton jäsenkunnissa sekä Uudenmaan liiton toimistolla. Kaava-aineistoon oli mahdollista tutustua myös Uudenmaan liiton verkkosivuilla. Virallinen muistutus kaavaehdotuksesta oli mahdollista jättää myös karttapalvelun kautta. Nähtävilläoloai-

kana järjestettiin osallisille viisi kaavan esittelytilaisuutta eri seuduilla.

Kaavaehdotuksesta saatu palaute

Kaavaehdotuksesta saatiin asukkailta ja osallisilta noin sata muistutusta. Suurin osa muistutuksista kohdistui pääkaupunkiseudulle (34 %). Länsi-Uudellemaalle palautteista kohdistui 17 %, Kuuma-seudulle 16 % ja Itä-Uudellemaalle alle prosentti. Kolmasosa palautteesta kohdistui useammalle alueelle tai palaute koski kaavaa yleisesti.

Pääkaupunkiseudun muistutuksissa korostui erityisesti viheralueiden ja kulttuuriympäristöjen vaalimisen tärkeys yhdyskuntarakenteen tiivistyessä. Länsi-Uudenmaan muistutuksissa nousi esille seutukeskuskysymys, ja Karjaa toivottiin merkittävän seutukeskukseksi Tammisaaren sijaan. Kuuma-seudulla muistutukset koskivat erityisesti liikenneväyliä sekä taajama- ja työpaikka-alueiden rajauksia. Kyläratkaisu oli saanut luonnosvaiheessa paljon palautetta, mikä oli pyritty ottamaan ehdotuksen valmistelussa mahdollisimman hyvin huomioon. Kyliin kohdistuvat muistutukset jäivät ehdotusvaiheessa vähäiseksi.

Kaavaehdotuksesta saatiin vähän alle sata lausuntoa. Suurin osa lausunnoista käsitteli yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja niissä esitettiin muun muassa tarkistuksia taajamatoimintojen ja reservialueiden aluerajauksiin. Lausunnoissa nostettiin esille myös uudet raideliikenteen linjaukset, liikenneväylät ja joukkoliikenteen yhteysvälit. Uusien alueiden sitomista raideyhteyden ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle pidettiin yleisesti hyvänä ratkaisuna. Kaupan ratkaisua käsittelevä palaute koski pääsääntöisesti keskustojen ja vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoittamista sekä ohjausvaikutusta. Kaikesta saadusta palautteesta on saatavilla yksityiskohtaisempi tiivistelmä.

MRL 66 §:n mukainen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin lokakuussa 2012. Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan kaavaratkaisun pohjaksi laadittu kaupan palveluverkkoselvitys oli hyvä, mutta sitä ei ollut otettu johdonmukaisesti huomioon kaavaratkaisua laadittaessa. Varsinkin keskustojen ulkopuolisten seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitukset olivat korkeat.

Viranomaisneuvottelun perusteella kaavaehdotusta päädyttiin tarkistamaan kaupan ratkaisun osalta.

8.4.2 Toinen nähtävilläolo

Kaupan ratkaisua muutettiin lisäämällä keskus-
tojen ulkopuolisten seudullisten vähittäiskaupan
suuryksiköiden mitoitusluokkien määrää ja tätä
kautta pienennettiin enimmäismitoituksia. Koko-
naismitoituksen laskelmaa sen sijaan ei muutet-
tu. Myös kauppaan liittyviä suunnittelumääräyksiä
tarkistettiin. Lisäksi kaavaselistusta täydennettiin
kaupan ratkaisun perusteluiden, tulkinnan sekä
vaikutusten arvioinnin osalta. Tarkistetun kaa-
vaehdotuksen mukaan seudullisesti merkittävien
suuryksiköiden yhteenlaskettu enimmäismitoitus
pieni niin 350 000 k-m² aikaisemmasta eh-
dotuksesta. Mitään muita kuin kauppa koskevia
muutoksia ei kaavaehdotukseen tässä vaiheessa
tehty. Tarkistukset olivat niin merkittäviä, että eh-
dotus oli asetettava kokonaisuudessaan uudelleen
nähtävälle.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan ehdo-
tus oli uudelleen nähtävillä 20.11.2012-21.12.2012.
Lausuntoaika oli vuoden loppuun asti.

Kaavaehdotuksesta saatu palaute

Uudelleen nähtävillä olleesta kaavaehdotuksesta
saatiin yhteensä 22 muistutusta, joista 11 kohdistui
kaupan ratkaisuun. Kauppa käsittelevistä muis-
tutuksista valtaosa koski keskustojen ulkopuo-
listen seudullisesti merkittävien suuryksiköiden
enimmäismitoituksia. Lisäksi kiinnitettiin hu-
omiota suunnittelumääräyksissä esitettyyn suuryk-
siköiden toteuttamisen ajoitukseen, jota pidettiin
liian sitovana.

Lausuntoja saatiin 52, joista 21 kohdistui kau-
pan ratkaisuun. Myös lausunnoissa kiinnitettiin
huomiota pienentyneisiin enimmäismitoituksiin,
joiden katsottiin haittaavan kaupallisten aluei-
den kehittämistä. Suunnittelumääräysten osalta
kiinnitettiin huomiota kaupan laadun määritte-
lyyn suuryksikköalueilla, suuryksiköiden alueelli-
seen ulottuvuuteen sekä toteuttamisen ajoitukseen.
Kaikesta saadusta palautteesta on saatavilla yksi-
tyiskohtaisempi tiivistelmä.

Toinen MRL 66 §:n mukainen ehdotusvaiheen
viranomaisneuvottelu järjestettiin tammikuussa
2013. Neuvottelussa ei noussut esiin sellaisia seik-
koja, jotka olisivat aiheuttaneet kaavaehdotukseen
merkittäviä tarkistustarpeita.

8.4.3 Kaavaehdotuksen viimeistelyssä tehdyt keskeiset muutokset

2. vaihemaakuntakaavan eri aihealueita käsiteltiin
kaavaehdotusta viimeisteltäessä seuraavasti:

- **Taajamatoimintojen alueisiin** ei maakunta-
hallituksen linjauksen mukaisesti tehty enää
muutoksia.
- **Taajamien reservialueiden** kehittämisperiaa-
temerkinnän rajauksiin tehtiin pieniä tarkis-
tuksia, joista pääosa liittyy Helsingin seudun
MAL-toteuttamisohjelman kohdealueisiin.
- **Tiivistettävän alueen** kehittämisperiaatemer-
kintöjen rajauksiin tehtiin teknisluonteisia
tarkistuksia.
- **Raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoi-
mintojen alueen** sekä **raideliikenteeseen tu-
keutuvan asemanseudun kehittämisalueen**
suunnittelumääräyksiä tulkintaa selkiytettiin
kaavaselistuksessa.
- **Ratalinjauksiin** ei tehty muutoksia mutta itä-
radan linjaus esitetään osittain uudella **ohjeel-
lisella tunnelimerkinnällä**, johon ei liity MRL
33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoi-
tusta.
- **Kauppan** suunnittelumääräyksiin tehtiin pieniä
tarkistuksia ja kaavaselistusta täydennettiin
erityisesti kaupan ratkaisuun liittyvien tulkin-
tojen ja vaikutusten arvioinnin osalta.
- **Kyläverkkoon** ei tehty muutoksia mutta kaa-
vaselistusta täydennettiin muun muassa tul-
kinnalla paikallisten kylien ja maaseudun ke-
hittämismahdollisuuksista.
- **Puolustusvoimien saarten** osalta tehtiin tar-
kistuksia Isosaareen muuttamalla EP merkintä
EP/u merkinnäksi.
- Lisäksi tehtiin vähäisiä teknisiä korjauksia
mm. voimalinjojen linjauksiin.

Kaavaehdotukseen esitettävistä muutoksista neu-
voteltiin ympäristöministeriön kanssa. Muutosten
katsottiin olevan merkitykseltään vähäisiä, eivätkä
ne edellyttäneet kaavaehdotuksen uudelleen näh-
tävillä asettamista.

Vahvistettaviin karttoihin ehdotuksen viimeistelyvaiheessa tehdyt muutokset

MUUTOS	MUUTOKSEN PERUSTELU	KUNTA, johon muutos kohdistuu
Taajama- ja työpaikka-alueet, keskustatoimintojen alueet		
Mankin reservialuumerkintä (kehittämisperiaatemerkinä) osittainen poistaminen	Helsingin seudun MAL-kohde	Espoo
Perusmäen reservialuumerkinnän (kehittämisperiaatemerkinä) osittainen poistaminen	Helsingin seudun MAL-kohde	Espoo
Kytömaan reservialuumerkinnän (kehittämisperiaatemerkinä) poistaminen	Asema lähellä, Helsingin seudun MAL-kohde	Kerava
Purolan reservialuumerkinnän (kehittämisperiaatemerkinä) poistaminen	Asema-alue, sijaitsee edullisesti yhdyskuntarakenteessa.	Tuusula Järvenpää
Jokelan reservialuumerkinnän (kehittämisperiaatemerkinä) poistaminen	Helsingin seudun MAL-kohde	Tuusula
Tiivistettävän taajamatoimintojen alueen ominaisuusmerkintää supistetaan Suomenojan lintukosteikon alueelta, pois vesialueen kohdalta.	Tekninen korjaus. Jää taajamaksi voimassa olevan kaavan mukaisesti.	Espoo
Viikki- Vanhankaupunginlahden alueella tiivistettävän taajamatoimintojen alueen ominaisuusmerkintää supistetaan siltä osin kuin se sijoittuu voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueen ulkopuolelle.	Tekninen korjaus, tiivistettävien taajamatoimintojen alueita ei osoiteta taajamatoimintojen alueen ulkopuolelle.	Helsinki
Tiivistettävä taajamatoimintojen alueen merkintä rajataan Helsingin Vuosaarissa Niinisaarentiehen.	Tehdään maakuntakaavan yleispiirteisyyden tarkkuudella teknisenä muutoksena.	Helsinki
Hyrylän EP-alueen esittäminen kumottavien merkintöjen kartalla	Kumottavien kartta ja ehdotuksen kartta yhdenmukaistetaan. Tekninen korjaus, unohtunut kumottavien kartalta.	Tuusula
Loviisan keskustatoimintojen aluetta siirretään kartalla noin 2 mm länteen.	Tekninen korjaus, voimassa olevassa Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa keskustatoimintojen alue ulottuu radan länsipuolelle.	Loviisa
Työpaikka-alueen merkintä Vantaan Lamminsuon luonnonsuojelualueen ja Hämeenlinnanväylän väliseltä kaistaleelta poistetaan.	Tekninen korjaus, suojelualueen rajausta ulottuu tien asti.	Vantaa
Viherjärjestelmä		
Hyvinkäällä kumotun taajaman kohdalle ehdotuksessa itä-länsisuuntaisena esitetty ulkoilureitin osa siirretään kulkemaan kuntarajalta Petkelsuolle.	Tekninen korjaus, reitti merkitään jo toteutetun Seitsemän veljeksien vaellusreitillä mukaisesti.	Hyvinkää
Kumotaan voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alue ja poistetaan reservimerkintä Paloniemen Natura-alueen kanssa päällekkäin olevalta kohdalta.	Tekninen korjaus, pienialainen (Lohjanjärven alueet, osa-alue Paloniemen kedot)	Lohja
Kumotaan voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alue Ojamonkankaan Natura-alueen kanssa päällekkäin olevalta kohdalta.	Tekninen korjaus, pienialainen (Lohjanharju ja Ojamonkangas)	Lohja
Kumotaan voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alue ja poistetaan tiivistämismerkintä Lohjan ja Vihdin rajan lähellä Natura-alueen kanssa päällekkäin olevalta kohdalta.	Tekninen korjaus, pienialainen (Lohjanharju ja Ojamonkangas)	Lohja

Liikennejärjestelmä		
Laaditaan uusi kaavamerkintä "ohjeellinen liikennetunneli", jota käytetään Lentoradan ja Itäradan merkitsemiseen	Erillinen merkintä "ohjeellinen liikennetunneli" laaditaan, koska ohjeelliseen tunneliin ei liity rakentamisrajoitus. Uusi merkintä selkeyttää kaavakartan ratkaisua.	Helsinki/ Vantaa/ Tuusula/ Kerava
Poikittaisen joukkoliikenteen kehittämisperiaatemerkin siirretään nk. Jokeri 3 -linjauksen itäpäässä lähemmäs Kehä III :ta.	Tekninen korjaus. Tarkennettu kehittämisperiaatteen linjaus osoittaa paremmin tarpeen hyödyntää nykyistä liikenneverkkoa.	Helsinki ja Vantaa
Liikenteen yhteystarve -merkintä Klaukkalasta Nahkelan kautta Hyrylään poistetaan	Merkinnän tarpeellisuutta ei ole selvitetty riittävästi.	Tuusula- Nurmijärvi
Huhmarin liityntäpysäköintipaikka lisätään kaavakartalle.	Kohde sijaitsee maakuntakaavan merkityn uuden pääradan sekä maakunnan keskeisen linja-autoliikenteen käytävän risteämiskohdassa. Liityntäpysäköintipaikalle on ylikunnallista tarvetta.	Vihti
Teknisen huollon verkostot		
Askolan Monninkylän ohjeellinen voimajohdon linjaus merkitään toteutuneen mukaisesti	Tekninen korjaus, on jo maastossa olemassa.	Askola
Mäntsälä-Mattila välinen 110 kV voimajohto muutetaan ohjeellisesta linjauksesta 110 kV voimajohdoksi toteutuneen mukaisesti	Tekninen korjaus, on jo maastossa olemassa.	Mäntsälä
Anttilan ja Kilpilahden välinen Estlink2 tasasähköyhteyden linjausta siirretään lähemmäksi todellista sijaintiaan merkinnän voimajohto 400 kV:n voimajohdon rinnalle ja jatketaan avomerelle Söderskärin ohi.	Tekninen korjaus, on jo maastossa olemassa.	Porvoo
Hyvinkäällä oleva maakaasuputken merkintä kumotaan Uudenmaan maakuntakaavasta.	Tekninen korjaus, putkilinjaa tai sen tarvetta ei ole.	Hyvinkää
Siuntion siirtoviemärin ohjeellinen linjaus muutetaan valmiiksi linjaukseksi toteutuneen mukaisesti.	Tekninen korjaus, on jo maastossa olemassa.	Siuntio
Lohja-Karjalohja-Nummi-Pusula -vesihuoltolinjan ohjeellinen linjaus korjataan toteutuneen tilanteen mukaiseksi.	Tekninen korjaus, on jo maastossa olemassa.	Lohja
Puolustusvoimien saaret ja melualueet		
Isosaari muutetaan EP alueesta EP/u alueeksi ja Isosaaren melualue poistetaan	Isosaarta ei jatkossa tarvita puolustusvoimien alueena.	Helsinki
Pohjakarttaa on päivitetty		

8.5. Kaavan hyväksyminen

Maakuntahallitus hyväksyi kaavaehdotuksen 4.3.2013. Hallitus esitti kuitenkin ylimääräisessä kokouksessaan 20.3.2013 valtuustolle, että se jättäisi tässä vaiheessa hyväksymättä Helsingin Östersundomin Sipoon Söderkullaan ulottuvan alueen ja palauttaisi alueen jatkovalmisteluun. Östersundomin alueelle ollaan laatimassa Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteistä yleiskaavaa. Tavoitteena on ollut sovittaa maakuntakaavan ja yleiskaavan prosessit yhteen siten, että maakuntakaavassa idän suunnan merkittävä kasvuvyöhyke kytkettäisiin maakunnan aluerakenteeseen ja yleiskaavassa ratkaistaisiin alueen yksityiskohtaisempi maankäyttö. Koska yleiskaavan aikataulu on pitkittynyt, maakuntakaavaratkaisu päätettiin jättää tältä osin hyväksymättä ja palauttaa jatkovalmisteluun.

Maakuntavaltuusto hyväksyi kaava muilta osin kokouksessaan 20.3.2013. Hyväksymättä jätetty alue käsittää Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen lisäksi alueita Etelä-Sipoosta Söderkullaan asti. Tällä alueella olevat nykyiset maakuntakaavat jäävät voimaan, lukuun ottamatta Heli-radana linjausta, yhdysrataa Vuosaaren satamaradalta Heli-radalle ja kehäkaupungin kehittämisvyöhykettä osoittavia merkintöjä, jotka kumotaan.

Hyväksymättä jätetyn alueen suunnittelua jatketaan maakuntahallituksen 4.3.2013 hyväksymän kaavaehdotuksen pohjalta ja prosessi sovitetaan yhteen Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadinnan kanssa.



8.6. Kaavan vahvistaminen

Vaihemaakuntakaavasta tehtiin 20 valitusta, jotka ympäristöministeriö pääosin hylkäsi vahvistaessaan kaavan 30.10.2014. Valitukset koskivat muun muassa Helsinki-Vantaan lentoaseman melualueita, lentoaseman toimintaedellytyksiä, vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoituksia, uusia raideyhteyksiä ja luontoarvoja.

Tuusulan Rykmentinpuiston taajamatoimintojen alue jätettiin vahvistamatta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaisena. Samalla aluetta koskeva valitus hyväksyttiin. Helsingin Kivinokan taajamatoimintojen alue jätettiin vahvistamatta riittämättömien selvitysten perusteella. Samalla aluetta koskevat valitukset hyväksyttiin. Lapinjärvellä valtakunnallisesti merkittävälle rakennetun kulttuuriympäristön alueelle osoitettu taajamatoimintojen alue jätettiin vahvistamatta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan sisältövaatimusten vastaisena. Raaseporin Skarpkullan ja Österbyn välille osoitettu 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus jätettiin vahvistamatta riittämättömien selvitysten perusteella. Samalla aluetta koskeva valitus hyväksyttiin.

Vahvistamispäätöksessä ympäristöministeriö määräsi maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n perusteella vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

8.7. Viestintä ja tiedotus

Maakuntakaavan uudistamisesta ja sen osallisuusmenettelystä ja -mahdollisuuksista on tiedotettu avoimesti koko kaavaprosessin ajan. Nähtävilläolosta on kuulutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti Uudenmaan liiton ja jäsenkuntien virallisilla ilmoitustauluilla sekä lehdissä. Uudenmaan liiton verkkosivut (www.uudenmaanliitto.fi) ovat toimineet tärkeänä tiedotuskanavana. Aikaisempia kaavakierroksia suurempi osa palautteesta on saatu verkon kautta, mm. karttapalvelun kautta. Verkossa on ollut mahdollista tutustua myös kaavan valmistelussa käytettyyn laajaan taustamateriaaliin kuten selvityksiin ja erillisarviointeihin.

Maakuntakaavan uudistamistyön etenemistä on tiedotettu lisäksi myös Uudenmaan liiton verkkolehti Pulssissa, kaavatyön aikana järjestetyissä tilaisuuksissa, sekä Uudenmaan liiton facebook-sivuilla. Osallisilla on ollut mahdollisuus käydä keskusteluja myös suoraan kaavan valmistelijoiden kanssa.

Ehdotusvaiheessa kokeiltiin uutta osallistumisen ja vuorovaikutuksen tapaa. Uudenmaan liitto kutsui kaavaluonnoksesta lausunnon antaneet asiantuntijat keskustelemaan kaavaehdotuksesta, ja paneelikeskustelu lähetettiin verkon kautta suoraan videolähetyksenä ”Suoraa puhetta maakuntakaavasta”. Osallisten oli mahdollista osallistua keskusteluun keskustelupalstan välityksellä. Keskustelupalstalla esitetyt kysymykset ja kommentit välitettiin asiantuntijoille. Tilaisuuden todettiin olleen onnistunut kokeilu, jota voidaan toteuttaa tulevissakin kaavaprosesseissa.

ALOITUSVAIHE

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen (MRL 63 §)
- Kaavan vireille tulosta ilmoittaminen (MRL 63 §)
- Ensimmäinen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §, ja MRA 11 §)

TAVOITEVAIHE

- Kaavan linjaukset ja tavoitteet ottaen huomioon tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja vuoropuhelu osallisten kanssa
- Vaihtoehtoisten rakennemallien pääperiaatteet
- Perusrakenteen periaatteet

OSALLISTUMIS- JA ARVIINTISUUNNITELMAN TARKISTAMINEN

- Liittojen yhdistyminen
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen (MRL 63 §)
- Kaavan vireille tulosta ilmoittaminen (MRL 63 §), aikaisempien kaavaprosessien keskeyttäminen
- Ensimmäinen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §, ja MRA 11 §)

VALMISTELUVAIHE

- Selvitysten laatiminen ja hyödyntäminen
- Luonnoksen valmistelu ja vaikutusten arviointi
- Valmisteluaineiston (luonnoksen) nähtäville asettaminen (MRL 62 § ja MRA 30 §)
- Mahdollisuus lausuntoihin ja mielipiteiden esittämiseen (MRA 30 §)

EHDOTUSVAIHE

- Saadun palautteen ja mahdollisten lisäselvitysten perusteella laaditaan ehdotus
- Vaikutusten arviointia tarkennetaan
- Kaavaehdotus asetetaan nähtäville (MRL 65 §)
- Mahdollisuus lausuntojen ja muistutusten antamiseen (MRA 30 §)
- Jos kaavaehdotusta muutetaan olennaisesti asetetaan se uudelleen nähtäville

HYVÄKSYMISVAIHE

- Käsitellään ehdotuksesta annetut muistutukset ja lausunnot
- Toinen viranomaisneuvottelu (MRA 11 §)
- Tehdään tarpeelliset muutokset kaavaehdotukseen
- Tarvittaessa kaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäville (MRA 32 §)
- Kaava hyväksytään maakuntavaltuustossa ja saatetaan ympäristöministeriöön vahvistettavaksi (MRL 31 §)
- Mahdollisuus valittaa maakuntavaltuuston päätöksestä ympäristöministeriöön (MRL 188 § ja 191 §)

VAHVISTAMISVAIHE

- Ympäristöministeriön vahvistamispäätös (MRL 31 §)
- Mahdollisuus valittaa ympäristöministeriön päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen (lainvastaisuuden perusteella)

Kuva 26. Maakuntakaavan laadinnan vaiheet

KAAVAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA



9. KAAVAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA

9.1. Kaavan toteuttaminen

9.1.1. Kaavan toteuttajat ja edistäjät

Maakuntakaava ei ole toteuttamissuunnitelma. Kaava toteutuu yksityiskohtaisempien suunnitelmien kautta. Maakuntakaavan hyväksyminen ja vahvistaminen eivät tuo suoraan muutoksia alueiden käyttöön tai velvoita aloittamaan suunnittelua, esimerkiksi kuntakaavoitusta. Monia merkittäviä alueidenkäyttöön liittyviä hankkeita ei kuitenkaan voida toteuttaa ilman maakuntakaavassa esitettävää ratkaisua eikä maakuntakaavan suunnitteluperiaatteiden vastaisesti. Toteuttaminen edellyttää yleensä jonkin erityislain soveltamista.

Maakuntakaavan pää toteuttajana ovat alueen kunnat. Kunnan toteutusvastuu konkretisoituu kuntakaavoituksen yhteydessä. Kun alueiden käyttöön vaikuttavia suunnitelmia tehdään tai tarkistetaan, tulee maakuntakaava ottaa huomioon. Kuntakaavoituksen lainmukaisuutta mm. suhteessa maakuntakaavaan valvoo Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja -ympäristökeskus (ELY).

Valtiolla on merkittävä rooli kaavan toteuttajana. Valtion toteutettavaksi kuuluvat maakuntakaavassa osoitettavat maantiet, radat, laajojen suoje-luohjelmien alueet ym. Valtiolla on myös merkittävä rooli aluerakenteen kannalta tarkoituksenmukaisen liikennejärjestelmän, myös muun kuin infrastruktuurin, toteuttamisessa. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko linjaa hallituskau-den aikana tehtävät liikennejärjestelmän kehittämistoimet ja esittää suuntaviivat myös seuraavalle hallituskaudelle. Vuonna 2012 hyväksytyn selonteon mukaan ratahankkeita, perusväylänpitoa ja pienempien hankkeiden toteutusta tullaan painottamaan aiempaa enemmän. Joukkoliikenteen rahoitusta tullaan ohjaamaan aiempaa enemmän kaupunkiseuduille. Selonteon linjaukset tukevat hyvin Uudenmaan maakuntakaavan toteuttamista.

Maakuntakaavan periaatteiden mukaisella hanketoiminnalla voidaan luoda edellytyksiä kaavan toteuttamiselle myös kaavoitusjärjestelmän ulkopuolella. Maakuntakaava luo kaupan toimijoille edellytyksiä hakeutua eri paikkoihin ja turvaa kilpailuedellytykset. Kaupan hankkeiden toteuttaminen on yksityisten toimijoiden päätösten varassa, kuten myös muiden yksityisten työpaikkojen sijoittuminen.

Uudenmaan liiton merkittävin keino viestiä kaavan tavoitteista ja edistää sen toteutumista on yhteistyö kuntien kanssa, sekä siihen liittyvät lausuntomenettelyt. Uudenmaan liitto edistää maa-

kuntakaavan hankkeistamista Uusimaa-ohjelman ja siihen liittyvän toteuttamissuunnitelman avulla. Hankkeistamista voidaan edistää myös EU:n rakennerahasto-ohjelmien puitteissa.

Kaavoituksella voidaan vain rajallisesti vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen. Kaavan tavoitteiden mukaista liikennejärjestelmää toteuttavat erityisesti kunnat ja valtio tehdessään päätöksiä liikenneverkon kehittämisestä ja ylläpidosta, joukkoliikennepalveluista ja mm. taloudellisista ohjaukeinoista. Liikennejärjestelmää on tarpeen kehittää ja liikkumiseen vaikuttava toimintaympäristö muuttuu myös maankäytöstä riippumattomista syistä.

Alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetään liikennejärjestelmän kehittämistarpeet yksityiskohtaisemmin huomioiden myös ne liikennejärjestelmään kohdistuvat tarpeet, joita ei voida ohjata yleispiirteisellä maankäytön suunnittelulla. Liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnitelmissa tarkennetaan myös muita liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä ja määritellään eri toimenpiteiden tavoitteelliset toteuttamisajankohdat ja kustannus- ja vastuunjako. Uudellamaalla liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat HSL ja maakuntaliitto. Joukkoliikenteen keskeisiä viranomaisia ovat Uudenmaan ELY-keskus, HSL ja lähijunaliikenteen osalta myös liikenne- ja viestintäministeriö.

Maakuntakaavaan sisältyy aluevarauksia ja muun muassa liikenneväylien linjauksia, jotka toteutuvat mahdollisesti vasta pitkän ajan kuluttua. Tällaisten hankkeiden tai suunnitelmien toteuttamista tai toteuttamistapaa ei aina tiedetä ennalta. Varmuutta ei myöskään ole tulevista toteuttajista.

9.1.2. Käyttöönottojärjestys ja toteutuksen ehdot

Maakuntakaavan suunnittelumääräyksillä voidaan ohjata maakuntakaavaa toteuttavien toimenpiteiden keskinäistä ajoitusta tai alueiden käyttöönottojärjestystä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on yhteen sovitettu aiempaa enemmän taajamiin ja liikenteeseen liittyviä kaavaratkaisuja ja asetettu ajoitukseen liittyviä suunnittelumääräyksiä taajamiin liittyviin kaavamerkintöihin.

Uuteen raideliikenneyhteyteen liittyvien uusien taajama-alueiden suunnittelumääräyksissä korostetaan, ettei taajamaa voi ottaa käyttöön ennen kuin uuden radan tai aseman rakentamisesta on sitova päätös. Toteuttaminen edellyttää siten kunnan toimenpiteitä kaavoituksessa ja taajaman



toteuttamisessa sekä valtion suunnittelu- ja rahoituspäätöstä radan tai aseman rakentamiseksi.

Tavoitteelliseen ajoitukseen otetaan kantaa myös taajamien ja työpaikka-alueiden reservialueiden suunnittelumääräyksessä. Reservialueiden toteuttamisen on määritelty tulevan ajankohtaiseksi vasta kun muut yhdyskuntarakenteessa edullisemmat alueet on kyseisessä taajamassa tai kunnassa hyödynnetty ja pääsääntöisesti vasta maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolella. Reservialueen käyttöönottamisesta vastaa kunta. Kaavamerkintöjen ajoitukseen sisältyviä suunnittelumääräyksiä sekä niiden tavoitetta ja vaikutuksia on kuvattu tarkemmin luvussa 5.

9.1.3. Valtion ja kuntien sopimusmenettelytoteutuksesta

Maakuntakaavan mukaisen aluerakenteen toteutumista voidaan edistää kuntien ja valtion yhteisillä sopimuksilla. Tällaisia sopimuksia on tehty muun muassa yhteisvastuulliseen asuntopolitiikkaan ja liikennejärjestelmiin liittyen.

Kuntien ja valtion välistä aiesopimusmenettelyä maankäytön, liikenteen ja asumisen asioissa on 2. vaihemaakuntakaavan aikana aktiivisesti kehitetty Helsingin seudulla. Helsingin seudun MAL-aiesopimus 2012–2015, allekirjoitettiin 20.6.2012. Aiesopimuksen allekirjoittajia ovat Helsingin seudun 14 kuntaa ja valtio (liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö ja Asumisen rahoittamis- ja kehittämiskeskus ARA) sekä Helsingin seudun liikenne (HSL). Sopimuksessa on määritelty asuntotuotannon tavoitteet, kuntien kaavoituksen keskeiset periaatteet ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät toimenpiteet. Toimenpiteet perustu-

vat ensisijaisesti kuntien voimassaoleviin, mutta myös valmistelussa oleviin, maankäytön suunnitelmiin ja laadittuihin seudun strategisiin MAL linjauksiin ja toteutusohjelmaan, HLJ 2011 päätökseen, valtion liikennepoliittiseen selontekoon ja valtioneuvoston asuntopolitiittiseen toimenpideohjelmaan. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ja Uudenmaan liitto osallistuvat sopimuksen seurannan valmisteluun ja järjestämiseen.

Koska kaavoitus ja sitä mahdollisesti edeltävä maanhankinta vievät vuosia edetessään suunnitteluvaiheesta toteutukseen, on kunnille on ensiarvoisen tärkeää saada mahdollisimman aikaisessa vaiheessa varmuus alueen mahdollisesti edellyttämistä valtion investoinneista. Maakunnan aluerakenteen kannalta olennaisia valtion investointeja ovat uudet tai merkittävästi kapasiteettia lisäävät liikenneväylähankkeet, uusien taajama-alueiden käyttöönoton edellytyksenä etenkin ratahankkeet. Yhdyskuntarakenteen toimivuus edellyttää usein myös pienempiä väyläinvestointeja sekä kunnan ja valtion yhteistä sopimusta joukkoliikennepalvelujen järjestämisestä uudelle alueelle. Erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvien taajama-alueiden toteuttamisen edistämiseksi olisi tarpeen edelleen kehittää MAL aiesopimusmenettelyä ja sopimuksen sitovuutta myös raideliikenneinvestointien osalta.

9.1.4. Toteuttamisen epävarmuustekijöitä

Maakuntakaavan mukainen aluerakenne mahdollistaa erilaisia kehityspolkuja ja paikallisia ratkaisuja. Maakuntakaavalla ei osoiteta rakentamisen määrää ja toteutuksen ajankohtaa. Eräs kaavan toteuttamiseen liittyvä riski on se, että alueraken-

ne toteutuu vain osittain, liian väljänä tai kuntien kesken niin eriaikaisesti, ettei joukkoliikennetarjonnan lisäämiselle synny edellytyksiä. Kuntien kesken voi olla vaikeaa saada sovittua koko alueen kannalta tarkoituksenmukaisimmista maankäytön kehityspoluista.

Kaupan hankkeiden toteuttaminen on yksityisten kaupan toimijoiden varassa. Ne edellyttävät kuitenkin kuntakaavoitusta sekä siihen liittyviä kaupan palveluverkkoselvityksiä ja vaikutusten arviointia.

Valtion ja kuntien rahoitus liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen saattaa olla riittämätön suhteessa alueen väestön ja työpaikkojen kasvuun. Tällöin yhdyskuntarakenteesta saattaa muodostua aiempaaakin autoriippuvaisempi ja samalla liikkumisen sujuvuus voi kärsiä. Tällöin myös elinkeinoelämän kuljetukset voivat häiriintyä henkilöliikenteestä ruuhkautuvilla väylillä.

Yksi suurimmista epävarmuustekijöistä maakuntakaavan mukaisen aluerakenteen mukaiselle kehitykselle on, pystytäänkö maankäytön ja liikenteen suunnittelua, rahoitusta ja toteutusta tekemään yhtäaikaisesti. Jos rataverkkoon ei investoida, heikentää nykyisen aluerakenteen tiivistäminen ja täydentäminen liikennejärjestelmän toimivuutta eikä vie sitä toivottuun joukkoliikennettä painottavaan suuntaan. Tiivistäminen ei voi kunnissa edetä tehokkaasti ilman jatkuvia pieniä kustannustehokkaita tieverkkoon, pyöräily- ja kävely-yhteyksiin ja mm. meluntorjuntaan kohdistuvia kehittämishankkeita. Infrastruktuurin rakentamisen lisäksi valtion ja kuntien tulee sitoutua myös joukkoliikennetarjonnan ylläpitoon ja kehittämiseen.

Väestönkasvun tulisi sijoittua ensisijaisesti taajamiin. Jos hajarakentamisen määrä kuitenkin kasvaa edelleen, se heikentää vastaavasti taajamien kasvun edellytyksiä ja sitä kautta edelleen palveluiden järjestämisen kannattavuutta.

9.2. Kaavan toteutumisen seuranta

9.2.1. Kaavan ajantasaisuuden arviointi

Maakuntakaavan ajantasaisuuden arvioinnin lähtökohtana on maakuntakaavan vastaavuus maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksiin sekä maakunnan keskeisiin kehittämistavoitteisiin. Maakuntakaavan tai sen tiettyjen aihepiirien tai alueiden kaavaratkaisun ajantasaisuutta heikentäviä tekijöitä voivat olla mm.:

- Suunnittelun lähtökohtina olevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, kehittämissperiaatteiden tai lainsäädännön muutosten vaikutukset

- Maakuntasuunnitelman ja muiden ohjelmien vaikutus
- Maakuntakaavan toteutumisen seurannan avulla ilmenevät tarpeet
- Muutokset ulkoisissa olosuhteissa, ympäristössä tai tietoperustassa
- kuntarakenteen olennaiset muutokset

Tarpeen mukaan maakuntakaava uudistetaan kokonaisuudessaan tai laaditaan eri aihepiirejä tai aluekokonaisuuksia käsitteleviä vaihemaakuntakaavoja.

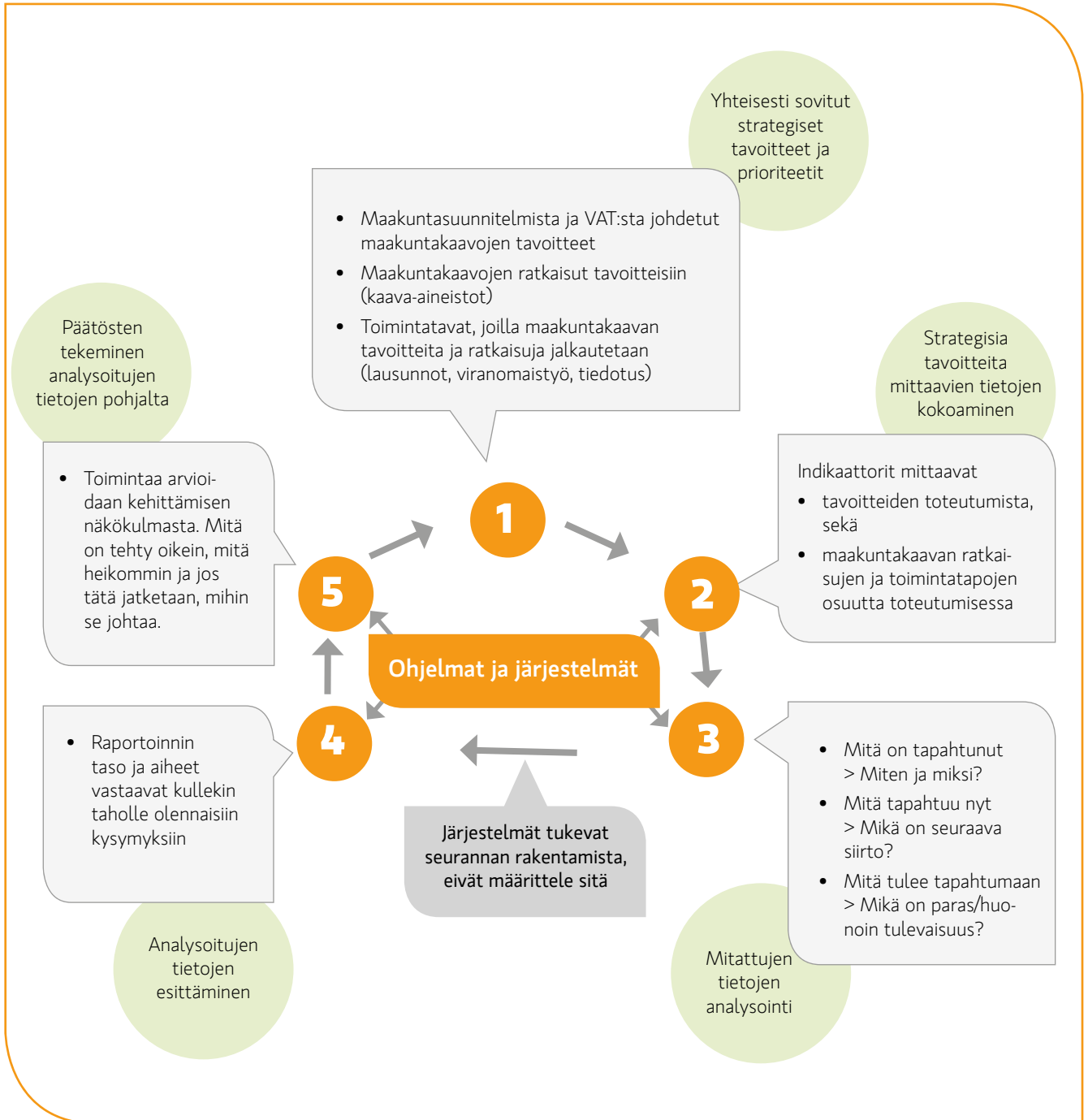
9.2.2. Seurannan periaatteita

Maakuntakaavoituksen seurannassa tarkastellaan maankäytön muuttumista ja suunnittelutilannetta sekä muutosta ohjaavaa tahtotilaa erilaisten tunnuslukujen avulla. Seuranta kohdistuu toisaalta tehtyjen strategisten valintojen vaikuttavuuden seurantaan ja toisaalta toimintaympäristön kehittymisen seurantaan. Toinen kuvaa sitä miten tavoitteet on saavutettu ja toinen sitä, miten tavoitteet tulisi tulevaisuudessa asettaa.

Seuranta toteutetaan koko maakuntakaavakokonaisuudelle, josta 2. vaihemaakuntakaava muodostaa osan. Maakuntakaavakokonaisuutta ohjaavat päätavoitteet on kirjattu maakuntasuunnitelmiin ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Kaavan seurannassa olennaisia asioita ovat 2. vaihemaakuntakaavan teemoista mm:

- kuntien asema- ja yleiskaavoituksen sijainti ja määrä
- alueiden rakentuminen ja liikennejärjestelmän kehittäminen
- yhdyskuntarakenteen tiivistyminen
- kylien kasvu ja maaseutualueiden rakenteen hajautuminen
- erilaisten yhdyskuntarakenteen toimintojen saavutettavuus
- kaupan palveluverkon toteutuminen
- liikenteen sujuvuus, taloudellisuus, ympäristövaikutukset

Maakuntakaavan toteutumisen seuranta on jatkuva. Seuranta tuottaa tietoa paitsi maakuntakaavoituksen kehittämiseen, myös esimerkiksi maankäytön asumisen ja liikenteen (MAL) seurannan tarpeisiin, liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnitteluun sekä edunvalvontaan. Seurannassa hyödynnetään Uudenmaan liiton sekä muiden viranomaisten tuottamia tilasto- ja paikkatietoaineistoja. Koottu seuranta-aineisto on, siltä osin kun käyttöoikeudet ovat liiton määriteltävissä, kuntien ja seudun toimijoiden hyödynnettävissä.



Kuva 27. Maakuntakaavan toteutumisen seurannan vaiheet ja vaiheiden tavoitteet.

Alkuperäisen lähteen pohjalta muokattu. Lähde Bernard Marr



9.3. Kaavaratkaisun edellyttämät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet

Maakuntakaava mahdollistaa monia eri aluerakenteen kehityspolkuja. Liikennejärjestelmän kehittämisohjelmalla osoitetaan suuntaa, johon maakuntakaavan ja liikennejärjestelmän kehittäminen oikein ajoitettuna ja mitoitettuna parhaimmillaan johtavat. Uudenmaan 2. vaihemaakuntaa on valmisteltu ottaen huomioon VATien tavoitteet kestävästä aluerakenteesta ja liikennepoliittisen selonteon tuomat reunaehdot valtion liikennerahoituksen tasosta ja sen suuntaamisesta.

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavassa on käsitelty erityisesti asumisen ja työpaikkarakentamisen sijoittumista. Maakuntakaavan liikenteellinen arviointi ja sen perusteella esitettävät kehittämistarpeet käsittelevät siten asutuksen ja sitä seuraavan työpaikkarakentamisen tuottamaa henkilöliikennettä. Tavaraliikenteen tarpeet on otettu huomioon olettaen sen kasvavan ja sijoittuvan liikenneverkolle trendin mukaisesti. Seuraavissa maakuntakaavoissa tavaraliikenteen ja logististen toimintojen tilavaraustarpeet käsitellään tarkemmin ja niiden edellyttämät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet täsmentyvät.

Maakuntakaavan mukaista aluerakenteen kehitystä voidaan tukea monilla eri liikennejärjestelmään kohdistuvilla toimilla. Osalle tarve voidaan esittää suoraan kaavan vaikutusten arvioinnin kautta. Moni yksityiskohtaisemmissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetty toimenpide tai hanke tukee myös kaavalle asetettujen tavoitteiden saavuttamista, vaikka yleispiirteisen maakuntakaavan vaikutusten arvioinnilla ei kaikkien tarve suoraan tulekaan esille. Tässä yhteydessä esitettävät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ovat kooste sekä kaavan vaikutusten arvioinnin kautta nousseista tarpeista, että liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetyistä, kaavaratkaisua selkeästi tukevista kehittämislinjauksista.

Kehittämistarpeista esitetään ensin niitä, joita tarvitaan hyödynnettäessä nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja tehostamalla olemassa olevan liikennejärjestelmän käyttöä. Näiden lisäksi esitetään niitä toimenpiteitä ja hankkeita, joita tarvitaan kun uusia taajamatoimintojen alueita otetaan käyttöön. Kehittämistarpeet esitetään, jotta ne voidaan ottaa huomioon liikennejärjestelmästä vastaavien viranomaisten päätöksenteossa, liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä kaavoituksessa.

Liikkumisen kysyntään voidaan vaikuttaa

Liikkumisen kysyntään vaikuttamisen näkökulmasta olennaista on minne rakennetaan ja miten tehokkaasti rakennetaan. Alueita tulee ottaa käyttöön sellaisessa järjestyksessä, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet voidaan toteuttaa heti alueen rakentumisen yhteydessä.

Maakuntakaavan aluerakenteen lähtökohta on

Maankäytön ja liikennejärjestelmän toteutumisen samanaikaisuus

Maakuntakaavan aluerakenteen lähtökohta on tiivistää nykyisiä taajamia, painottaen jo nyt joukkoliikenteellä hyvin saavutettavia alueita sekä rakenteilla olevien Kehäradan ja metron asemanseutuja. Vasta tämän jälkeen on tarpeen laajentaa rakentamista muille taajama-alueille. Nykyisten ratojen asemanseuduilla on täydentämisen varaa ja tarvetta erityisesti Rantaradan ja Kerava-Lahti Oikoradan varrella. Pääradan ja metron varrella tiivistämistä on vähemmän, mutta hyvän joukkoliikennetarjonnan vuoksi nämä asemanseudut ovat erittäin hyviä kasvusuuntia. Pääkaupunkiseudulla ja Pääradan varrella matkustajia on ruuhka-aikaan paikoin jo enemmän kuin ratakapasiteetti mahdollistaa junavuoroja.

Rakenteilla olevat Kehärata ja Länsimetro

Hyödynnetään maankäytössä olemassa olevat ratakäytävät

Hyödynnetään maankäytössä olemassa olevat ratakäytävät mahdollistavat täydennysrakentamisen tehokkaan joukkoliikenteen ja monipuolisten alakeskusten varaan. Etenkin Kehäradan maankäyttö tuo tarpeen kehittää myös alueen tie- ja katuverkkoa. Elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä Kehä III sekä muut tieyhteydet satamiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle eivät saa ruuhkautua entisestään alueen rakentumisen myötä.

Erityisen vahvaan, pääosin ilman yhteiskunnan tukia toimivaan linja-autoliikenteeseen tukeutuvia alueita ovat pääkaupunkiseudun lisäksi Helsinkiin suuntautuvan joukkoliikennedyhteyden varrella olevat taajamat, mm. Porvoo, Lohja, Nummela, Tuusula ja Klaukkala. Näiden taajamien tiivistämisellä luodaan edellytyksiä joukkoliikennetarjonnan lisäämiselle. Joukkoliikenteen taloudellisesti järkevä järjestäminen edellyttää noin 20 asukasta/ha. Tiivis rakenne mahdollistaa myös lähialueiden syntymisen ja parantaa mahdollisuuksia tehdä matkoja kävellen ja pyöräillen.

Yhteiskunnan tukien varassa oleva joukkoliikenne tarvitsee lisää matkustajia, jotta edes nykyinen palvelutaso ruuhka-aikoina voidaan säilyttää.

Tiivistetään jo nyt vahvaan linja-autoliikenteeseen tukeutuvia taajamia

tiivistää nykyisiä taajamia, painottaen jo nyt joukkoliikenteellä hyvin saavutettavia alueita sekä rakenteilla olevien Kehäradan ja metron aseman-

mahdollistavat täydennysrakentamisen tehokkaan joukkoliikenteen ja monipuolisten alakeskusten varaan. Etenkin Kehäradan maankäyttö tuo tarpeen kehittää myös alueen tie- ja

Taloudellisilla ohjaukskeinoilla voidaan vaikuttaa liikenteen suuntautumiseen, ajankohtaan sekä käytettäviin kulkumuotoihin. Verotukseen ja liikenteen hinnoitteluun liittyvien keinojen käyttö on pääosin valtion vastuulla. Liikkumisen ohjauksella, kestävien kulkutapojen palvelujen kehittämällä ja markkinoinnilla, voidaan myös ohjata ihmisten liikkumistottumuksia yhteiskunnan kannalta toivottuun suuntaan.

Liikennejärjestelmän käyttöä kannattaa tehostaa

Liikennejärjestelmän käyttöä tehostamalla voidaan paikoin vähentää tai lykätä tarvetta suuriin väyläinvestointeihin ilman, että liikenteen sujuvuus merkittävästi kärsii. Nykyisen liikenneverkon ylläpidosta ja tarvittavista korjauksista on huolehdittava.

Liikenneverkon ylläpito edellyttää rahoitusta

Liikenneverkon vähemmän kuormittuneisiin osiin, antaa etuisuuksia joukkoliikenteelle tai tavaraliikenteelle ja näin tehostaa liikenneverkon käyttöä. Raideliikenteen kulunvalvontaa tehostamalla ja vaikkapa metron automatisoinnilla voidaan saada merkittäviä hyötyjä.

Liikenteen hallinnan keinoin voidaan liikennettä ohjata ruuhkien mukaan Liikenteen hallinnan keinoin voidaan liikennettä ohjata ruuhkien mukaan liikenneverkon vähemmän kuormittuneisiin osiin, antaa etuisuuksia joukkoliikenteelle tai tavaraliikenteelle ja näin tehostaa liikenneverkon käyttöä. Raideliikenteen kulunvalvontaa tehostamalla ja vaikkapa metron automatisoinnilla voidaan saada merkittäviä hyötyjä.

Yhteiskunnan tukea joukkoliikenteelle tulee ohjata niille reiteille ja alueille, joilla joukkoliikenteellä on kehittymismahdollisuuksia. Maakuntakaavassa on osoitettu tiivistettäviä taajamatoimintojen alueita pääosin sellaisiin taajamiin joissa on edellytykset vahvistaa jo nykyisin hyvää joukkoliikennetarjontaa. Joukkoliikenteen resurssien suuntaamisessa ensisijaisia alueita ovat taajamat.

Liikennejärjestelmän käyttöä voidaan tehostaa älyliikenteen keinoin

Kylissä ja muualla haja-asutusalueella tulee kuntien järjestää minimissään laakisäteiset kuljetukset mm. kouluun. Uudellamaal- la HSL, Uudenmaan ELY- keskus ja sekä lähijunaliikenteen osalta liikenne- ja viestintäministeriö ovat keskeisiä joukkoliikenteen suunnittelusta ja toteutuksesta vastaavia viranomaisia. Kuntien kaavoituksella kuitenkin ratkaistaan miten hyvät edellytykset joukkoliikenteen käytölle luodaan. Kunnat myös rahoittavat suurimman osan joukkoliikenteestä. Kaavojen kustannusvaikutusten arviointiin on syytä ottaa mukaan myös tavoitteena olevan joukkoliikenteen järjestämisen rahoitussuunnitelma.

Pääkaupunkiseudun eri alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä seudun ulkopuolelta voidaan parantaa järjestämällä mahdollisuudet sujuville vaihdoille säteittäisten ja poikittaisten lii-

Joukkoliikennepalvelujen suunnittelu ja maankäytön suunnittelu pitää saada kohtaamaan

Tähän tulee kiinnittää huomiota kilpailutettaessa liikennettä ja myönnettäessä reittilupia sekä aikataulusuunnittelussa sekä lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittämisessä. Tavoiteltavaa on, että koko alueella on yhtenäinen joukkoliikenteen lippujärjestelmä, jolla on mahdollista maksaa matkat kaikissa joukkoliikennevälineissä. Joukkoliikenteen lippu- ja tariffijärjestelmän kehittäminen ja laajentaminen lisää ennusteiden mukaan pääkaupunkiseudun ulkopuolisen alueen joukkoliikenteen käyttöä merkittävästi.

Joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat infrastruktuurin lisäksi myös monet muut asiat

Tiivistäminen ja täydentäminen edellyttävät useita pieniä, mutta kustannustehokkaita hankkeita

Maankäytön tiivistäminen ja täydentäminen sekä liikennejärjestelmän käytön tehostaminen edellyttävät etenkin paikallisia pieniä, mutta usein hyvinkin kustannustehokkaita väyläinvestointeja. Pienten kehittämishankkeiden merkitys korostuu tiivistettävissä taajamissa. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, linja-autoliikenteen etuisuudet tie- ja katuverkolla, liityntäpysäköinnin ja vaihtopaikkojen kehittäminen sekä tavaraliikenteen toimivuutta parantavat investoinnit tarvitsevat huomattavasti nykyistä enemmän rahoitusta. Rahoitusta tulee suunnata myös liikenteen haittojen lieventämiseen, kuten melun torjuntaan ja liikenneturvallisuushankkeisiin, jotka ovat usein välttämättömiä tiivistettäessä ja täydennettäessä yhdyskuntarakennetta.

Tiivistäminen ja täydentäminen edellyttävät myös paikallista tieverkon kehittämistä. Paikoin keskusta-alueen tiivistäminen on mahdollista vain uuden ohikulkutien rakentamisella tai merkittäväällä parantamisella. Taajaman merkittävä kasvu, tiivistäminen ja mm. liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttävät uutta tiejärjestelyä mm. Klaukkalan, Hyrylän ja Porvoon taajamissa. Ohikulkuteiden varrelle hakeutuvia vähittäiskauppan keskittymiä ja työpaikka-alueita sekä hajarakentamista pitää kuitenkin samaan aikaan pystyä hallitsemaan.

Linja-autoliikenteen sujuvuuteen on kiinnittää huomiota niillä suunnilla, joista ei ole raideliikennettä. Kaikilta suunnilta tultaessa suurimmat

kenteiden välillä. Vaihtomahdollisuuksien järjestämiseen pitää velvoittaa myös liikennöitsijöitä.

sujuvuusongelmat ovat Helsingin katuverkolla. Seudulliselle linja-autoliikenteelle tärkeät Turunväylä (vt 1) Nummelan ja Lohjan suunnasta Hämeenlinnanväylä (vt 3 välillä Klaukkala Kehä III) Nurmijärven suunnasta sekä Tuusulanväylä (kt 45) Tuusulan suunnasta ovat vaarassa ruuhkautua jo vähäisillä maankäytön lisäyksillä. Pääkaupunki-

Linja-autoliikenteen sujuvuudesta on huolehdittava, rata ei vie kaikkialle

Laajasaloon suunniteltu kasvu ruuhkauttaa linja-autoliikenteen käyttämän katuverkon, ellei alueen tehokasta joukkoliikenneyhteyttä toteuteta samanaikaisesti maankäytön kanssa.

Koko kaava-alueen joukkoliikennejärjestelmässä pitää selvittää seudullisen linja-autoliikenteen sisääntuloreitit huomioiden reittien ruuhkautuneisuus ja mahdollisuudet parantaa vaihtoyhteyksiä pääkaupunkiseudun sisäiseen joukkoliikenteeseen. Länsimetron rakentuessa Länsiväylältä vapautuva väyläkapasiteetti kannattaa hyödyntää joukkoliikenteessä. Mahdollisuudet ohjata Turun, Lohjan ja Vihdin suunnasta tuleva joukkoliikenne Tukholmankadun ja Mannerheimintien ruuhkaisten osuuksien sijaan Kehä II ja Länsiväylän kautta Kamppiin pitää selvittää.

Väestö- ja työpaikkamäärien kasvu tuo tarpeita myös tieliikenteen väylien kehittämiseen. Päätieverkosta Lahdenväylä (vt 4) on ruuhkautumassa nopeasti erityisesti Kehä III pohjoispuolella Järvenpäähän saakka. Etenkin autoliikennettä haittaavia pidemmällä aikavälillä ruuhkautuvia tieosuuksia ovat myös Länsiväylä (kt 51 välillä Kivenlahti-Helsinki), Kehä III (kt 50) ja Kehä I (mt 101) länsiosia.

Myös tieliikenteen kasvuun on varauduttava, joukkoliikenne ei palvele kaikkia matka- ja kuljetustarpeita

Jo myöhemmin Raidejokerin sekä Jokeri 2 linjan vaihtopaikat säteittäisten joukkoliikenteen yhteysvälien risteämiskohdissa. Metroverkon laajentamiseksi pitää varautua paitsi vaihtomahdollisuuksiin myös liityntäpysäköintiin.

Liityntäpysäköinnin kehittämisen painopiste on pääkaupunkiseudun ulkopuolella alueilla, joilla ei ole väestömäärän ja maankäytön edellytyksiä

seudun sisäiselle liikenteelle tärkeät Vihdintie (mt 120) ja Jokiniementie ruuhkautuvat todennäköisesti hieman pidemmällä aikavälillä.

Jo nykytilassa ja lähivuosina tarpeellisia joukkoliikenteen vaihtopaikkoja tärkeimmät ovat Jokeri 1 linjan

tehokkaisuuteen suoriin joukkoliikenneyhteyksiin tai syöttöliikenteeseen asemille. Polkupyörien liittytäväsäköintiä ja pyöräily-yhteyksiä pitää kehittää kaikilla raideliikenteen asemilla ja vahvimilla

Liityntäpysäköinti ja vaihtopaikat tekevät joukkoliikenteestä verkoston

Linja-autoliikenteessä liityntäpysäköintijärjestelmää pitää kehittää etenkin Lohjan, Vihdin, Porvoon ja Tuusulan suunnilta.

Uutta liikenneverkkoa ja lisäkapasiteettia tarvitaan tukemaan maakunnan kasvua

Maakunnan kasvu edellyttää jatkuvaa rahoitusta pieniin investointeihin, joilla voidaan hillitä lisääntyvän liikenteen aiheuttamia haittoja. Maankäytön arvioitu kasvu, alueen ulkopuolelta tulevan liikenteen lisääntyminen sekä liikennejärjestelmän nykyiset toimivuus- ja ympäristöongelmat edellyttävät myös isoja liikenneverkon kapasiteettia lisääviä väylähankkeita. Isojen investointien tarve voidaan ajoittaa jo tällä hetkellä kiireellisiin ja maankäytön lisääntymisen myötä ajankohtaisiksi tuleviin hankkeisiin.

Nykyisen rakenteen kannalta kiireellistä on parantaa raideliikenteen välityskykyä. Tärkeitä hankkeita ovat Pa-

Nykyinen maankäyttö edellyttää lisäkapasiteettia pääradalle, Pisara rataa ja Espoon kaupunkiradan jatkamista

rakentamalla kaupunkirata Leppävaaran ja Espoon välille. Kustakin hankkeesta on suunnittelu käynnissä tai käynnistymässä, mutta niiden toteutus edellyttää vielä rahoituspäätöksiä.

linja-autoliikenteen tarjonnan pysäkeillä. Tällä hetkellä suurimmat liityntäpysäköinnin kehittämistarpeet ovat pääradan rautatieasemilla.

silta-Riihimäki-rataosuuden välityskyvyn nostaminen, Pisara-radan toteuttaminen ja Rantaradan kehittäminen

Raidejokeri ja Jokeri 2 ovat myös maakunnallisesi tärkeitä hankkeita

korostaa niiden merkitystä. Kiireellisiä suurempia hankkeita ovat Raidejokerin toteuttaminen ja Jokeri 2 linjan vaatimat järjestelyt. Myös näiden hankesuunnitelmat ovat käynnissä ja Jokeri 2 linjan arvioidaan liikennöivän jo lähivuosina.

Maankäytön kehityksessä myös metroverkkoa kannattaa laajentaa.

Kehä I ja Kehä III eivät saa muodostua valtakunnallisten kuljetusten pullonkaulaksi.

I ja Kehä III kautta kulkevan raskaan ja valtakunnallisen liikenteen sujuvuudesta tulee huolehtia pullonkauloiksi muodostuvia kohtia parantamalla. Kehä III:n itäpäässä kapasiteettiongelmat haittaavat jo nyt Vuosaaren sataman liikennettä. Poikittaisliikenteen yhteyksien kehittämiseksi muodostuu tarvetta myös Keski-Uudenmaan tasolla.

Pidemmällä aikavälillä, Pisara-radan rakentamisen jälkeen, tarpeelliseksi muodostuu Lentorata, joka mahdollistaisi paikallisliikenteen merkittävän lisäämisen pääradalla ja asemanseutujen kasvun. Lentoradalla on huomattavia valtakunnallisia hyötyjä.

Lentorata on valtakunnallinen hanke, joka mahdollistaisi myös pääradan varren maankäytön tehostamisen

Valtakunnallisestikin merkittävä kuljetuskäytävän Hanko-Hyvinkää radan sähköistäminen on odottanut pitkään rahoitusta. Hanke on tärkeä erityisesti Hangon sataman kuljetuksille.

Pääkaupunkiseudun poikittaisessa joukkoliikenteessä on kehittämistarpeita jo nykytilassa, mutta maankäytön tiivistyminen

korostaa niiden merkitystä. Kiireellisiä suurempia hankkeita ovat Raidejokerin toteuttaminen ja Jokeri 2 linjan vaatimat järjestelyt. Myös näiden hankesuunnitelmat ovat käynnissä ja Jokeri 2 linjan arvioidaan liikennöivän jo lähivuosina.

Maankäytön kehityksessä myös metroverkkoa kannattaa laajentaa.

Tieliikenteen osalta suurimmat ongelmat ovat poikittaisessa liikenteessä. Ensisijaista tulee olla, että poikittaisen liikenteen kasvua pyritään hillitsemään joukkoliikennettä kehittämällä, mutta Kehä



Liikenneväylien pitkän aikavälin tilavaraukset

Kun nykyiseen liikennejärjestelmään tukeutuvia taajamia on tiivistetty ja täydennetty on pitkällä aikavälillä tarpeen varautua myös uutta maankäyttöä avaaviin raideliikenneyhteyksiin. Maakuntakaavassa on pitkän aikavälin tilavarauksina esitetty ratoja, jotka eivät ole kiireellisiä nykyisen tai vähitellen tiivistyvän aluerakenteen kannalta. Nämä radat ja niihin tukeutuva maankäyttö edellyttävät myös ennen toteutumistaan merkittäviä investointeja muuhun rataverkkoon, erityisesti Helsingin ruuhkaisimmilla osilla. Kun uusia ratoja rakennetaan etenkin valtakunnallisista tarpeista johtuen, tulee radat hyödyntää tehokkaasti myös taajamajunaliikenteen tarpeisiin ja ottaa käyttöön uusia taajamia ratojen varrella.

Uudet pääradat, joilla on suuri valtakunnallinen merkitys:

- Espoo–Vihti–Lohja-rata, voidaan toteuttaa myös vaiheittain
- Uusi nopea rata Helsingistä itään Porvooseen ja sieltä edelleen Kymenlaakson suuntaan, voidaan toteuttaa vaiheittain rakentamalla ensin Lentorataosuus Pasilasta lentoaseman kautta pääradalle

Maakunnallisia seutuliikenteen ratojen tilavarauksia, joiden rakentaminen parantaisi merkittävästi alueen sisäistä saavutettavuutta ovat Töölön metro

sekä Klaukkalan rata. Maakuntakaavassa on osoitettu Porintie (vt 2) moottoritieksi välillä Nummela–Karkkila. Yhteyden toteuttamisen tarve syntyy pääosin valtakunnallisen ja erityisesti tavaraliikenteen tarpeista.

Maakuntakaavassa on osoitettu myös liikenteen yhteystarpeita nuolimerkinnoilla. Nämä hankkeet edellyttävät tarkempaa suunnittelua ennen kuin niiden toteuttamisen todellinen tarve ja ajankohdta voidaan esittää. Niiden toteutus on Laajasalon yhteyttä lukuun ottamatta mahdollista vasta yhteysvälin alkupään rakentamisen jälkeen. Pääosin joukkoliikenteelle suunniteltavina yhteysväleinä on esitetty seuraavat:

- Helsingin keskustasta Laajasaloon
- Sipoon Söderkullasta Porvoon suuntaan
- Espoon Kivenlahdesta Kirkkonummen suuntaan
- Nurmijärven Klaukkalasta Hyvinkäälle

Muina jatkosuunnittelua vaativina liikenteen yhteystarpeina on osoitettu yhteys Helsingistä Tallin-

naan, sekä nopean Itäradan haarautumisen Koskenkylästä kohti Kouvolaa.

Uusiin ratoihin ja tieyhteyksiin pitää varautua jo nyt, jotta niiden toteuttamisedellytykset säilyvät

A close-up photograph of several weathered wooden planks, likely from a fence or railing, showing signs of decay and moss. The planks are arranged diagonally across the frame. In the upper right corner, there is a semi-transparent yellow rounded rectangle containing white text and a double arrow icon.

LÄHTEET JA LIITTEET



KIRJALLISUUS- JA LÄHDELUETTELO

Lähes kaikkiin julkaisuihin on saatavissa verkkoversio.

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisu E 118 - 2012

Asiantuntija-arviot Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleista 2035. Uudenmaan liiton julkaisu E 112 - 2011

Asiantuntijalausunnot maakuntakaavaluonnoksesta. Uudenmaan liiton julkaisu E 117 - 2011.

Espoo-Salo -oikorata. Ympäristövaikutusten arviointimenetelmä. Arviointiselostus. Liikennevirasto. 2010.

EU:n ehdotus uudeksi prioriteettihankkeeksi "Pohjolan kaari" LVM perusmuistio 19.05.2009. LVM2009-00234 Liikenne- ja viestintäministeriö (2009).

Helsingin seudun kehityskuva 2050 "RAJATON METROPOLI". MAL-neuvottelukunnan puheenvuoro. Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisu 3/2011.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma (MAL 2020). Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisu 2012:23

Helsingin seudun työssäkäyntialueen laajan liikennetutkimukseen (LITU 2008) yhteenveto. HSL esitteitä 33/2010. Helsingin seudun liikenne 2010.

Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU). Itä-Uudenmaan liiton julkaisu 96. 2010

Itä-Uudenmaan maakuntakaava, selostus. Itä-Uudenmaan liiton julkaisu 97. 2010.

Itä-Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2035. Itä-Uudenmaan liitto. Julkaisematon

Kaupun palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisu E 111 - 2010

Kaupun palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton raportti, julkaistaan 2013

Kaupun rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen. Uudenmaan liiton julkaisematon raportti 2011

Kauppakeskukset osana kestävästä kulutuksesta ja kaupunkirakennetta; Vesa Kanninen, Annuska Rantanen; Yhdyskuntasuunnittelun Tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu C 82; Espoo 2010

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Helsingin maankäytön kehityskuva. Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2008: 4

Koulutusmateriaali. Marr, Bernard. Advanced performance Institute. 2012.

Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen Nuuksion aluetta koskevasta Natura-arvioinnista. Uudenmaan ELY-keskus. 31.2013

Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle. Loppuraportti. Uudenmaan liiton julkaisu E 119 - 2012.

Läntentiet-kehityskäytäväselvitys. Uudenmaan liiton yhteistyöjulkaisu C 66 - 2009.

Länsiradan maankäytön kehityksaselvitys. Espoon kaupunki. 2009.

Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. Ympäristöministeriön opas 10. 2003.

Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys 2011. Uudenmaan liiton julkaisematon raportti. 2011.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9a-luvun vähittäiskauppaa koskeviin erityisiin säännöksiin liittyvät siirtymäsäännökset. Ympäristöministeriön ohje 4.4.2012 (YM2/501/2012)..

Maaseudun alueelliset kehittämistoimenpiteet Uudenmaan TE-keskuksen alueella ohjelmakaudella 2007–2013. 22.10.2009. Uudenmaan TE-keskus.

Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisu E 115 - 2011.

Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisu E 108 - 2010.

Metropolialueelle kestävä aluerakenne. Uudenmaan liiton julkaisu. 2008.

Metropolimaakunnan toimintaympäristö ja muutოსilmiöt. Sepo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy. Uudenmaan liiton julkaisu E 110 - 2010

Metsähallituksen lausunto Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan liittyvästä, Nuuksion Natura 2000 -aluetta koskevasta Natura-arvioinnista. Metsähallitus. 18.1.2013

Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisu E 114 -2012.

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet. Natura-arviointi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyön pohjaksi. Uudenmaan liiton selvityksiä. 2013

Natura-arviointi osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaa. Kaavaehdotuksen vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen. Uudenmaan liiton julkaisematon selvitys. 2012.

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väli- ja raportti. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012.

Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot. Riionheimo Anna. Uudenmaan liiton julkaisu E 113 - 2011.

Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehtoja. Muistio Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa varten. Uudenmaan liiton julkaisu E 122 - 2012.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma. Uudenmaan liiton julkaisu C 65 - 2009.

Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys. Ratahallintokeskuksen julkaisu. 2008.

Strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland 2035. Nylands förbunds publikationer E 105 - 2010.

Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava, selostus. Uudenmaan liitto. 2008.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus, liikenteellinen arviointi (30.1.2012). Uudenmaan liiton julkaisematon kalvosarja (pdf) 2012.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksen liikenteellinen arviointi (15.12.2011). Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston julkaisematon raportti 2011.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja liikenteelliset vaikutukset v. 2035. Uudenmaan liiton julkaisuja E 123 - 2012.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035. Uudenmaan liiton julkaisuja E 109 - 2010

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 106 - 2010.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 Urban-Zone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 107 - 2010.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035. Uudenmaan liiton julkaisuja E 104 - 2010.

Uudenmaan kehityssuunnat. Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityskuvan vaihtoehdot, 20.12.2008. Uudenmaan liiton julkaisuja. 2008. Esite.

Uudenmaan maakuntakaava, selostus. Uudenmaan liiton julkaisuja A 17 - 2007.

Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2033. Visio ja strategia. Uudenmaan liiton julkaisuja A 21 - 2010

Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityssuunnat vuoteen 2035, tiivistelmä. Uudenmaan liiton julkaisematon selvitys. 2008.

Verkkolähteet

ESA-oikoradan YVA:ssa tutkitut vaihtoehdot http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankeet/suunnitteilla/espoo_lohja_salo/Espoo-Salo_ratak%20E4yt%20E4v%20E4t_YVA.pdf

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös kuntajakoalituksesta 15.8.2008. www.kho.fi/paatokset/42158.htm

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankeet/suunnitteilla/maakuntavaraus>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY). www.rky.fi

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. www.ymparisto.fi/vat

Valtioneuvoston päätös kuntajaon muuttamisesta Sipoon kunnan, Vantaan kaupungin ja Helsingin kaupungin välillä 28.6.2007 www.vn.fi/tiedostot/julkinen/pdf/Sipoo_paeaetoes/VNpaeaetos.Sipoo-Vantaa-Hki.suomi.doc.pdf

LIITE A Luontotiedot, aineistoluettelo

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadinnassa hyödynnetyt LUONTOTIEDOT, aineistoluettelo

Luettelointi aikajärjestyksessä, uusin ylimpänä

Ylikunnalliset aineistot

- Uudenmaan alueen luontotiedot ja 2. vaihemaakuntakaava (2013). Julkaisematon raportti, Uudenmaan liitto.
- Luontodirektiivin liitteen IV lajien rekisteritiedot, paikkatietoaineisto (19.12.2012). Suomen ympäristökeskus.
- Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteerit Uudellemaalle (LAKU) (2012). Loppuraportti. E119-2012. Uudenmaan liitto.
- Itä-Uudenmaan luonnonympäristöt, paikkatietoaineisto (2012). Uudenmaan liitto.
- Ilmakuvat Maanmittauslaitoksen karttapalvelusta (2011-2012).
- OIVA – ympäristöhallinnon ympäristö- ja paikkatietopalvelu. Suomen ympäristökeskus.
 - Luonnonsuojelu- ja erämaa-alueet (8.11.2011), sisältää erityisesti suojeltavien lajien rauhoituspäätökset
 - Natura 2000 –verkoston alueet (12.1.2010)
 - Valtion luonnonsuojelualueet (31.12.2010)
 - Luonnonsuojeluohjelmat (12.1.2010)
 - Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet (12.1.2010)
- Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011). Julkaisematon raportti, Uudenmaan liitto.
- Pohjavesialueet ja suoja-alueet, paikkatietoaineisto (1.12.2011). Uudenmaan ELY-keskus.
- Liito-oravahavainnot Uudeltamaalta vuoden 2000 jälkeen, paikkatietoaineisto (13.1.2011). Uudenmaan ELY-keskus.
- Kalkkikallioaineistot, paikkatietoaineisto (2011). Suomen ympäristökeskus.
- Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla (2011). Ellermaa M. Tringa 4/2010-1/2011, 37/38. vsk. s. 140-174 sekä paikkatietoaineisto.
- Hiiden ympäristökartasto (2011), kunnat: Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Lohja, Nummi-Pusula, Siuntio, Vihti. Ympäristösuojelu- ja valvonta, Lohja.
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU) (2010). Julkaisu 96, Itä-Uudenmaan liitto.
- Yksityisten maillo olevat luonnonsuojelualueet, paikkatietoaineisto (9.12.2010). Uudenmaan ELY-keskus.
- Luontotyypisuojeilupäätökset, paikkatietoaineisto (9.12.2010). Uudenmaan ELY-keskus.
- Ekologinen verkosto Etelä-Sipoon ja Länsi-Porvoon alueella (2009). Väre, S. Sito Oy. Itä-Uudenmaan liitto. 37 s. sekä paikkatietoaineisto.
- Porvoon seudun maakunnallisesti arvokkaat lintukohteet (2009). Lehtiniemi, T., Leivo, M. ja Sundström, J. Porvoon seudun lintuyhdistys ry. 11 s.
- Savola, Keijo (2009). Maastokäyntien muistioita Uudenmaan kuntien alueella olevista kohteista. Tiedonanto.
- Perinnebiotoopit (-maisemat), paikkatietoaineisto (2008). Uudenmaan ELY-keskus.
- Mikkola, Jyri (2008). Keski-Uudellamaalla sijaitsevia, kaavoituksen tms. uhkaamia kohteita. Tiedonanto.
- Laajat yhtenäiset metsäalueet ekologisen verkoston osana Uudellamaalla (2007). Väre S. & L. Rekola. Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavan selvityksiä E87-2007. Uudenmaan liitto. 53 s.
- Maakunnallinen ekologinen verkosto, paikkatietoaineisto (2002, päivitetty 2006). Seija Väre/Uudenmaan liitto, sisäl-

tää myös Itä-Uudenmaan alueen.

- Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Uudellamaalla (2004). Husa, J. & J. Teeriaho. Alueelliset ympäristöjulkaisut 350. Suomen ympäristökeskus. 469 s.
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella (2002). Väre, S. YS-Konsultit Oy. Julkaisu 74, Itä-Uudenmaan liitto. 16s.
- Suomen tärkeät lintualueet, paikkatietoaineisto (2002). Suomen ympäristökeskus, BirdLife Suomi.
- Seutu- ja maakuntakaavojen suojelualueet entisen Uudenmaan alueelta. Uudenmaan liitto.

Kuntakohtaiset aineistot (vuoden 2012 kuntajaon mukaan)

Askola

- Askolan kasvillisuusselvitys (2005). Mukana liite liito-orava- ja lintukartoituksesta. Biogitoimisto Jari Venetvaara Ky, Kempele. 21 s.

Espoo

- Luontoselvitys Vermon alueella (2007). Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisuja. Espoo. 44 s.
- Hista-Siikajärvi-Nupuri –osayleiskaava (2006). Luontoselvitys yleiskaavatyötä varten B81:2006. Hämäläinen, T.
- Inventointiraportit kääpäälajistosta Espoon Nuuksion metsäkohteista mm. Kotimäen ja Nupurin metsät (2005). Mari Wikholm. Aineistossa Savola Keijo (2009). Maastokäyntien muistioita Uudenmaan kuntien alueella olevista kohteista. Tiedonanto.
- Espoon ja Kauniaisten suot (2000). Carl-Göran Stén & Markku Moisanen. Turvetutkimusraportti 327 GTK. Espoo. 61 s.

Hanko

Yllä: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

Helsinki (erikseen Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue)

- Helsingin ympäristökeskuksen luontotietojärjestelmä (2011). Virkamiesversio.
- Meri-Rastilan länsirannan luontoselvitys (2010). Lammi, E. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 14 s.
- Vaikutukset luontoon ja virkistysalueisiin. Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan osayleiskaavaehdotus (2006). Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki. 14 s.

Hyvinkää

- Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavan eteläosien ekologinen verkosto (2011). Väre, S. Sito Oy. 19 s.
- Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaava 2030. Osayleiskaavaehdotuksen selostus (2011). Hyvinkään kaupunki.
- Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaava, laajentumisalueiden luontoselvitys, selvitysalueet Hähkäsuu ja Palopuro (2009). Luontotieto Keiron Oy. 47 s.
- Hyvinkään keskustaajaman laajentumisalueiden luontoselvitys (2007). Routasuo, P. Enviro Oy. 31 s.

Inkoo

Yllä: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

Järvenpää (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Karjalohja (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Karkkila (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Kauniainen (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Kerava (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Kirkkonummi

Yllä: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

Lapinjärvi

- Lapinjärvi osayleiskaava, luontoselvitys (2001). Insinööritoimisto Paavo Ristola Oy. 16 s.

Lohja (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Loviisa

- Loviisan pohjoisosan-Tesjoen osayleiskaavan luontoselvitys (2006). Routasuo, P. & M. Vauhkonen. Enviro oy. 26 s.
- Tesjoen kaava-alue Ruotsinpyhtäällä; luontoselvitys (2003). Ympäristötutkimus Oy Metsätähti. 7 s.

Myrskylä

- Myrskylän Kirkkojärvi, asemakaava-alueen luonto- ja maisemaselvitys (2008). Tmi Mikko Siitonen. 14 s.
- Luontoselvitys Myrskylän kirkonkylän osayleiskaavan mahdollisille laajentumisalueille (2002). Ympäristötutkimus Oy Metsätähti. 10 s.

Mäntsälä

- Mäntsälän kirkonkylän osayleiskaava-alueen luontoselvitys (2002). Nironen, M. & E. Lammi. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 28 s.

Nummi-Pusula

- Nummi-Pusulan yleiskaavan luontoselvitys (2010). Lammi, E. & P. Routasuo. Enviro Oy. 27 s.

Nurmijärvi (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Pornainen

- Pornaisten kirkonkylän osayleiskaava-alueen luontoselvitys (2002). Ympäristötutkimus Oy Metsätähti. 23 s.

Porvoo

- Keskeisten alueiden osayleiskaava, luontoselvitys (2002). Porvoon kaupunki. 53 s.

Pukkila (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Raasepori

Yllä: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

Sipoo (erikseen Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue)

- Luontoselvitys Sipoon Eriksnäsin osayleiskaava-alueelle (2011). Tammelin, Hannu. Ekologinen ympäristökartoitus, Karkkila. 5 s.
- Sipoon Eriksnäsin osayleiskaava-alueen luontoselvitykset (2010). Faunatica Oy, Espoo. 64 s.
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset (2010). Faunatica Oy, Espoo. 88 s.

Siuntio (kaavaehdotus ei edellytä kuntakohtaisia luontoselvityksiä kunnan alueella)

Tuusula

- Tuomalan alueen liito-oravaselvitys (2009). Helminen, S.-L. & K. Jokinen. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 7 s.

- Tuusulan Tuomalan alueen osayleiskaavan luontoselvitys (2008). Faunatica Oy, Espoo. 26 s.
- Kehä IV osayleiskaava-alueen luonto- ja maisemaselvitys (2007). Suunnittelukeskus Oy. Tuusulan kunta 674-C7740. 49 s.
- Hyrylän varuskunta alueen luontoselvitykset 2006-2007 (2007). Faunatica Oy, Espoo. 59 s.
- Tuusulan kunnan Kellokosken osayleiskaavan maastotutkimuksia (2005). Laamanen, J. 21 s.

Vantaa (erikseen Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue)

- Vantaan Riipilän kiviaineksenoton YVA-menettely, Ympäristövaikutusten arviointiselostus (2010). Ramboll Finland Oy. Lemminkäinen Infra Oy. 146 s.
- Petikonmäen Hermanskärinkallion luontoselvitys (2009). Honkanen, J. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 34 s.
- Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (2005). Ojala, A. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 94 s.
- Vantaan luonnonsuojeluselvitys (2004). Rantalainen, S. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus YK0019. 23 s.

Vihti

- Helmiharjun asemakaavan ot18 luontoselvitys (2011). Väre, S. Sito Oy. 21 s.
- Maaniitunlahden asemakaavan N 156 luontoselvitys (2011). Luontotieto Keiron Oy. 48 s.
- Vihdin Ojakkalan luontoselvitykset (2011). Helminen, S.-L. & R. Hyytiäinen. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 68 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, kaavaehdotuksen selostus (2011). Vihdin kunta.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, Lusilan laajennus, Luontoselvitys (2010). Luontotieto Keiron Oy. 22 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, Täydentävä selvitys kasvillisuus ja linnusto (2008). Luontotieto Keiron Oy. 37 s.
- Hankasalomäki, Vihti, Luontoselvitys (2008). Ramboll Finland Oy. Morenia Oy. 19 s.
- Huhmarin työpaikka-alueen asemakaava, Liito-oravaselvitys (2008). Luontotieto Keiron Oy. 24 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava 1A, Ympäristövaikutus selvitys (2007). WSP Finland Oy. 53 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava 1A:n täydentävät kasvillisuus selvitykset. Rytömäki, Syrjämäki, Alhompää ja Järvenpäämäki (2007). Faunatica Oy. 10 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, Luontoselvitys (2005). Luontotieto Keiron Oy. 69 s.
- Enärannan asemakaava, Luontoselvitys (2004). Luontotieto Keiron Oy. 21 s.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue

- Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen luontoselvityksiä. Yhteenvetoraportti (2011). Pakarinen R. & V. Hahkala (toim.), Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 1/2011. 9 s.
- Luontoselvitys koskien Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle 25.10.2011 (2011). Tammelin H. T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, Karkkila. 20 s.
- Ekologiset käytävät Helsingin liitosalueella (2010) Jokinen K. & R. Yrjölä. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 22 s.
- Länsisalmen Länsimetsän luontokatsaus (2010). Honkanen, J. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 16 s.
- Liitosalueen eteläosan kasvillisuus selvitys (2008). Heinonen M. & E. Lammi, Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 59 s.
- Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet (2008). Salla A., Helsingin kaupungin ympäristökeskus. 28 s.
- Sipoonkorpi - Luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö (2006). Honkanen J. Sipoonkorven virkistyskäytön kehittäminen -projekti. 88 s.
- Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (2005). Ojala, A. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 94 s.
- Vantaan luonnonsuojeluselvitys (2004). Rantalainen, S. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus YK0019. 23 s.

LIITE B Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyvät taajamatoimintojen ja työpaikkojen alueet

2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu muutamia taajamatoimintojen alueita ja työpaikka-alueita, jotka eivät vielä kytkeydy olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Alueet ovat kuitenkin jo osittain rakentuneita tai ne sijaitsevat pidemmällä aikavälillä tarkoituksenmukaisilla laajenemissuunnilla. Näiden alueiden kaavaratkaisua ja kytkeytymistä tulevaisuuden rakenteeseen on kuvattu ja perusteltu tarkemmin seuraavassa:

Hangon Lappohja on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta. 2. vaihemaakuntakaavassa suurin osa taajamatoimintojen alueen varauksesta jää voimaan. Taajamatoimintojen alueen varausta on hiukan supistettu Raaseporin kaupungin rajalla. Hangon yhdyskuntarakenteessa Lappohjan sijainti taajamatoimintojen alueena on tällä hetkellä toissijainen. Koko taajamatoimintojen alueen kumoaminen ei kuitenkaan ole perusteltua koska alue on jo osittain toteutunut. Ratkaisua perustelevat myös alueen sijainti Koverharin teollisuusalueen välittömässä läheisyydessä ja hyvät logistiset yhteydet (vt25 ja Lappohjan asema).

» **Muutos:** taajamatoimintojen aluetta supistettu

Raaseporin Tiilimäki on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta. Tiilimäen taajamatoimintojen aluevaraus on kumottu ja osoitettu 2. vaihemaakuntakaavassa työpaikka-alueen aluevarausmerkinnällä. Perusrakenteen periaatteet ja Raaseporin yhdyskuntarakenne huomioon ottaen Tiilimäen sijainti asumisen alueena on toissijainen. Merkinnän muutoksen perusteena on, että alue on jo osittain toteutunut työpaikka-alueena ja se sijaitsee työpaikkatoimintojen kannalta edullisesti vt25:n varressa.

» **Muutos:** taajamatoimintojen alue muutettu työpaikka-alueeksi

Siuntion Störsvik-Sunnanvik on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta. Alue osoittautui vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioinnin perusteella yhdyskuntarakenteen kannalta epäedulliseksi. 2. vaihemaakuntakaavassa aluevaraukselta on supistettu siltä osin kuin mahdollista ottaen huomioon, että alue on osayleiskaavoitettu, osittain myös asemakaavoitettu ja rakentunut merellisenä asuinalueena. Kt51:n pohjoispuolinen aluevaraus on kumottu ja muutettu aiempaa suppeampana työpaikka-alueeksi 2. vaihemaakuntakaavan ratkaisuperiaatteiden mukaisesti.

» **Muutos:** taajamatoimintojen aluetta supistettu ja muutettu osittain työpaikka-alueeksi

Vihdin Nummelan eteläosassa on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa muun muassa taajamarakenteen laajenemissuunta-, maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa- ja kylä -merkinnät. Nämä merkinnät on kumottu. 2. vaihemaakuntakaavassa alueelle on osoitettu muun muassa raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen aluevaraus ja sille tiivistämistarvetta osoittava kehittämisperiaatemerkinä sekä työpaikka-alueen aluevaraus ja sille myöhempää käyttöön-ottoa osoittava reservialueen kehittämisperiaatemerkinä. Nummelan nykyisen taajamarakenteen on tarkoituksenmukaista laajentua vaiheittain etelän suuntaan Huhmarin alueelle, jonne on osoitettu pitkällä aikavälillä toteutuva päärata (ESA-rata). Työpaikka-alueiden tavoitteena on tarjota elinkeinojen kehittymiselle vaihtoehtoisia alueita, jotka sijaitsevat pohjavesialueiden ulkopuolella, mutta silti saavutettavuudeltaan tarkoituksenmukaisesti E18:n ja vt2:n kuljetuskäytävien läheisyydessä sekä lähellä Lohjan seutukeskusta.

» **Muutos:** taajamarakenteen laajenemissuuntaa osoittava merkinä tarkentuu muun muassa taajamatoimintojen alueeksi, työpaikka-alueen reserviksi ja raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen alueeksi

Espoon Hista on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa lähes kokonaan valkoista aluetta, mutta alueelle on osoitettu taajamarakenteen laajenemissuunta-merkintä. 2. vaihemaakuntakaavassa laajenemissuunta-merkintä tarkentuu ja Hista on osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena, jonka toteuttaminen on sidottu pitkän aikavälin pääradan (ESA-rata) toteuttamiseen. Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa on varauduttu mahdollisuuteen, että ESA-rata toteutuu vaiheittain ensin kaupunkiratana Lohjalle, jolloin sen vaikutuspiirissä tulee olla riittävästi asukkaita myös Espoon ja Lohjan välillä. Espoon kaupunki on tehnyt osayleiskaavatyön yhteydessä selvityksiä, joiden perusteella Histan alueen raja-alue on voitu osoittaa maakuntakaavassa.

» **Muutos:** taajamarakenteen laajenemissuuntaa osoittava merkinä tarkentuu muun muassa taajamatoimintojen alueeksi, työpaikka-alueen reserviksi ja raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen alueeksi

Hyvinkään eteläinen alue on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa aluevaraus on kumottu ja muutettu työpaikkatoimintojen alueeksi. Alue ei ole asumisen kannalta tarkoituksenmukainen ja on jo osittain toteutunut työpaikkojen alueena. Ratkaisua perustelee myös alueen hyvä logistinen sijainti kahden suuren liikenneväylän (vt 3 ja kt130) sekä pääradan välissä.

» **Muutos:** taajamatoimintojen alue muutettu työpaikka-alueeksi

Nurmijärven Ilvesvuori ja Karhukorpi ovat Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamatoimintojen alueita. 2. vaihemaakuntakaavassa aluevaraukset on kumottu ja muutettu työpaikka-alueiksi. Alueet sijaitsevat vt3:n vastakkaisella puolella Nurmijärven yhdyskuntarakenteen keskittymiin nähden, eivätkä ole asumisen kannalta tarkoituksenmukaisia. Alueet ovat kuitenkin hyvin saavutettavissa ja siten työpaikka-alueina tarkoituksenmukaisia, ja ovat jo osittain toteutuneet.

» **Muutos:** taajamatoimintojen alue muutettu työpaikka-alueeksi

Mäntsälän eteläinen alue on voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta. Aluevaraus kehä V:n eteläpuolella on kumottu ja muutettu tarkistetuina rajauksin työpaikka-alueeksi 2. vaihemaakuntakaavan ratkaisuperiaatteiden mukaisesti. Alue on jo osittain toteutunut työpaikka-alueena.

» **Muutos:** taajamatoimintojen alue muutettu tarkistetuina rajauksin työpaikka-alueeksi

Sipoon Bastukärr on Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa työpaikka-alueita ja osittain kiviainestenoitua aluetta. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa työpaikka-alueen aluevaraus on kumottu ja korvattu yhdenmukaistamisperiaatteen vuoksi hieman laajemmalla Uudenmaan maakuntakaavan työpaikka-alueen merkinnällä, jonka eteläosaan on osoitettu myöhempää käyttöönottoa osoittava reservialueen kehittämisperiaattemerkintä. Osittain jo toteutuneella työpaikka-alueella on laajenemistarpeita, mikä on aluevarauksista tarkistettaessa otettu huomioon.

» **Muutos:** työpaikka-alueita laajennettu, yhdenmukaistamisperiaate

Sipoon Eriksnäs on Itä-Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa pohjoisosaltaan työpaikkojen ja taajamatoimintojen aluetta ja eteläosaltaan valkoista aluetta sekä maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. 2. vaihemaakuntakaavassa taajamatoimintojen ja työpaikkojen aluevaraukset kumotaan ja korvataan Uudenmaan taajamatoimintojen alueen aluevarausmerkinnällä yhdenmukaistamisperiaatteen

vuoksi. Samalla taajamatoimintojen aluetta laajennetaan etelään ja eteläisimpään osaan osoitetaan myöhäisempää käyttöönottoa osoittava reservialueen kehittämisperiaattemerkintä. Alue on osa perusrakenteen mukaista, pääkaupunkiseudun rannikon suuntaista kasvualuetta hyvien liikenneyhteyksien varrella, joka ulottuu Söderkullan (Sibbesborg) taajamaan asti. Eriksnäsin alue vastaa Etelä-Sipoon arvioitua kasvua, tukeutuu Söderkullan kehitykseen ja on alkanut osittain jo toteutua merellisenä asuinalueena.

» **Muutos:** taajamatoimintojen aluetta supistettu, yhdenmukaistamisperiaate

Porvoon Kilpilahti on Itä-Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa työpaikka-alueen pitkän aikavälin laajenemisaalue. 2. vaihemaakuntakaavassa aluevaraus on kumottu ja korvattu työpaikka-alueen aluevarauksella ja sille myöhempää käyttöönottoa osoittavalla reservialueen kehittämisperiaattemerkinnällä. Aluevarauksista on supistettu aikaisempaan nähden. Tavoitteena on mahdollistaa elinkeinojen kehittyminen Kilpilahden nykyisen teollisuustoiminnan yhteydessä ja liikenteellisesti edullisilla alueilla E18:n ja Kilpilahden satamaradan tuntumassa.

» **Muutos:** työpaikka-alueita supistettu, yhdenmukaistamisperiaate

Loviisan Tesjoki on Itä-Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa osoitettu taajamatoimintojen alueena sekä eteläosaltaan taajamatoimintojen laajenemisaalueena. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa taajamatoimintojen merkinnät on kumottu ja korvattu hieman suppeammalla Uudenmaan taajamatoimintojen aluevarauksella ja osittain sille myöhempää käyttöönottoa osoittavalla reservialueen kehittämisperiaattemerkinnällä. Muutos johtuu Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen yhdenmukaistamisesta. Tesjoki on olemassa oleva, pääosin toteutunut entisen Ruotsinpyhtään kunnan taajama-alue, joten ei ole tarkoituksenmukaista kumota aluetta koskevaa kaavamerkintää kokonaisuudessaan.

» **Muutos:** taajamatoimintojen aluetta supistettu, yhdenmukaistamisperiaate

LIITE C Arvio valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisesta sekä MRL:n sisältövaatimusten huomioimisesta kaupan palveluverkon suunnittelussa

<p>Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kaupan palveluverkkoa koskevat yleistavoitteet</p>	<p>Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu</p>
<p>Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.</p>	<p>Ratkaisussa painotetaan keskustojen merkitystä päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavaran kaupan sijoittamisessa. Keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksiköt on tarkoitettu sellaiselle kaupalle, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Tällaisen kaupan tyyppilinen asiointitiheys on pieni.</p> <p>Kun kaupan palveluverkko on suunniteltu tällä tavoin osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta, luodaan kaavalla hyvät edellytykset sille, että kaupan palvelut ovat eri väestöryhmien saavutettavissa siten että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.</p>
<p>Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot ohjataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muuten hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.</p>	<p>Arvioinnin mukaan v.2035 merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijaitsevat joukkoliikenneyhteyksien tuntumassa.</p>
<p>Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.</p>	<p>Keskustatoimintojen suunnittelumääräyksessä turvataan tavoitteen toteutuminen. Kaupan ratkaisu tukee vaihemaakuntakaavassa määriteltyä keskusverkkoa ja keskustojen kehittämistä.</p>
<p>Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen.</p>	<p>Turvataan rakentuneiden tai pitkälle suunniteltujen vähittäiskaupan suuryksiköiden kehittämisedellytyksiä ottaen huomioon kaupan laatu ja enimmäismitoitus maakunnallisella tarkkuudella. Lisäksi kaavassa on rakentamattomia vähittäiskaupan alueita. Vähittäiskaupan verkko on tiheä, mikä osaltaan antaa mahdollisuuksia vaihtoehtoisille sijoituspaikoille.</p>
<p>Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kaupan palveluverkkoa koskevat erityistavoitteet</p>	<p>Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu</p>
<p>Alueidenkäytön suunnittelussa uusia, huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.</p>	<p>Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan sijoittuminen, mitoitus ja toteutuksen ajoitus on sidottu muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen suunnittelumääräysten avulla.</p> <p>Keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijaitsevat pääasiassa olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa. Kaavassa esitetään myös väestönkasvun edellyttämiä merkittäviä taajama- ja työpaikka-alueiden laajennuksia. Tasapainoisen palveluverkon turvaamiseksi on myös tällaisille alueille osoitettu merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Näiden toteuttaminen on kytketty ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamiseen.</p>
<p>Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kaupan palveluverkkoa koskevat Helsingin seudun erityistavoitteet</p>	<p>Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu</p>
<p>Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.</p>	<p>Uusien seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen on sidottu ympäröivän yhdyskuntarakenteen toteuttamiseen, jolloin myös mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.</p>

<p>MRL 28 §:n sisältövaatimusten mukaan kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota:</p>	<p>Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu</p>
<p>Maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen;</p>	<p>Kaavaratkaisussa on kaupan palveluverkko suunniteltu osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta. Merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa on ohjattu ensisijaisesti keskustoihin ja vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen on sidottu muun yhdyskuntarakenteen toteuttamiseen.</p>
<p>Alueiden käytön ekologiseen kestävyYTEEN;</p>	<p>Suunnittelumääräyksissä veloitetaan ottamaan huomioon ympäristö- ja luontoarvot, millä myös edistetään alueiden käytön ekologista kestävyYTEÄ.</p>
<p>Maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin;</p>	<p>Turvataan rakentuneiden tai pitkälle suunniteltujen vähittäiskaupan suuryksiköiden kehittäisedellytyksiä ottaen huomioon kaupan laatu ja enimmäismitoitus maakunnallisella tarkkuudella. Lisäksi kaavassa on rakentamattomia vähittäiskaupan alueita. Vähittäiskaupan verkko on tiheä, mikä osaltaan antaa mahdollisuuksia vaihtoehtoisille sijoituspaikoille.</p>
<p>MRL 71 b §:n sisältövaatimusten mukaan osoitassa vähittäiskaupan suuryksiköitä maakunta- tai yleiskaavassa on sen lisäksi, mitä maakunta- ja yleiskaavasta muutoin säädetään, katsottava, että;</p>	<p>Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu</p>
<p>suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen;</p>	<p>Kaupan ratkaisun keskeinen tavoite on edistää kaupan palveluiden sijoittamista keskusta-alueille. Tavoite on huomioitu kaupan selvityksessä, mitoituksessa ja vaikutusten arvioinnissa, joiden tuloksena vaihemaakuntakaavassa on annettu kaupan laatua, mitoitusta ja ajoitusta koskevat suunnittelumääräykset.</p>
<p>suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.</p>	<p>Suuntaamalla seudullisesti merkittävää kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille tuetaan keskustojen kehittymistä monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittyminä. Tukemalla seutu- ja kuntakeskusten kehittymistä, edistetään näiden alueiden kehittymistä monipuolisina ja itsenäisinä palveluiden alueina, ja siten vähennetään tarvetta hakea kaupallisia palveluita Helsingin ydinkeskustasta ja pääkaupunkiseudun aluekeskuksista.</p> <p>Keskustojen ulkopuolisissa vähittäiskaupan suuryksiköissä kaupan laatu on määritetty sellaiseksi, ettei se kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa.</p>
<p>alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä</p>	<p>Kaavaratkaisussa on otettu huomioon kaupallisten palvelujen hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Paljon liikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan toiminnot kuten päivittäistavarakauppa ja muu erikoistavaran kauppa suunnataan keskustoihin, joten niissä on mahdollista asioida myös ilman henkilöautoa ja ne sijaitsevat liikkumisen kannalta edullisimmilla liikkumisvyöhykkeillä.</p>
<p>suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.</p>	<p>Päivittäistavarakaupan ja muun erikoistavaran kaupan osalta maakuntakaavan tuomat muutokset vastaavat asukasmäärän ja ostovoiman alueelliseen kasvuun, jolloin asiointimatkat eivät pitene. Paljon tilaa vaativan kaupan painopisteen siirtyminen ulommas pääkaupunkiseudulta lyhentää asiointimatkoja. Liikenteellisen arvioinnin mukaan vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu vähentää ostosmatkoista syntyviä hiilidioksidipäästöjä.</p>

LIITE D Kulttuuriympäristöjen vaikutusten arvioinnin periaatteita ja vaikutus kaavan valmistelussa

Suurin osa kulttuuriympäristöratkaisuista on osoitettu jo voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan kaavoissa ja vaikutukset on niiden laatimisen yhteydessä arvioitu. Tässä keskitytään vaihemaakuntakaavassa tehtävien muutosten aiheuttamiin vaikutuksiin. Muutokset ja vaikutukset voimassa oleviin kaavoihin nähden eivät ole kulttuuriympäristöihin kohdistuvien vaikutusten tai osalta merkittäviä. Osa muutoksista voidaan katsoa uudeksi kulttuurikerrokseksi.

Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY2009) tarkistuksessa valtaosa aiemmista RKY1993-alueista ei muuttunut. Nämä alueet ovat voimassa olevissa kaavoissa ja jäävät edelleen voimaan. Inventoinnista pois pudonneiden tai supistuneidenkaan alueiden osalta merkittäviä muutoksia ei siis maakuntakaavaratkaisun, vaikutusten tai oikeusvaikutusten osalta tapahdu.

RKY2009:t osoitetaan uutena kaavassa. Joiltakin osin RKY2009-alueet ovat laajentuneet aiempaan nähden ja valikoimaan on tullut muutamia uusia kohteita. Laajentuneet ja uudet alueet ovat maakuntakaavan mittakaavassa melko pienialaisia. RKY-laajentumisalueet ja uudet alueet menevät päällekkäin voimassa olevien maakuntakaavojen aluevaraus- ja ominaisuusmerkintöjen kanssa. Päällekkäisyyttä on lähes kaikkien kaavamerkintöjen kanssa.

Useimmin päällekkäisyyttä on voimassa olevan kaavan taajama-alueen merkinnän kanssa. Tällöin taajama on yleensä jo pääasiassa rakentunut eikä tilanne olennaisesti muutu. Eniten tällaisia alueita on tiiviisti rakentuneella pääkaupunkiseudulla. Hyvin usein RKY-laajenemisalue tai uusi alue kohdistuu myös maakuntakaavan valkoiselle alueelle, jolloin muutos ei myöskään ole kovin suuri.

Muutamissa paikoissa uusi RKY on päällekkäinen vaihemaakuntakaavassa osoitettavan tiivis-

tämistrasterin kanssa. Nämä alueet on kaavan valmisteluvaiheessa katsottu sellaisiksi, että kulttuuriympäristöjen arvot voidaan huomioida ja ne voidaan jopa hyödyntää tiivistämisessä (esim. Lohjan Virkkalan Kalkkitehtaan alue Virkkalan keskustan tuntumassa).

Maakuntakaavan taajamatoimintojen aluevarauksia on pääasiassa supistettu voimassa oleviin maakuntakaavoihin nähden, joten muutoksen myötä vaikutukset kulttuuriympäristöihin ovat lähinnä myönteisiä tai vaikutukset pysyvät entisellään. Uusien RKY-alueiden vaikutus muuhun maankäyttöön tai muun maankäytön vaikutus uusiin RKY-alueisiin ei kokonaisuutena ole kovin merkittävää. Arvot pystytään huomioimaan ja yhteen sovitamaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kulttuuriympäristöalueiden huomioimista turvaavat muun muassa kulttuuriympäristöjä koskeva suunnittelumääräys, tiivistämisalueita koskeva suunnittelumääräys sekä valkoisia alueita koskeva suunnittelumääräys tai kehittämissuositus.

Vaihemaakuntakaavatyön yhteydessä on selvitetty maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Niiden käsittelymahdollisuudet seuraavassa kaavassa on haluttu turvata ja uusia maankäyttöratkaisuja on peilattu niihin.

Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt ovat jonkin verran vaikuttaneet esimerkiksi taajamarajauksiin, mutta eivät kovin paljon, koska että kysymyksessä on ympäristön ominaisuus, joka harvoin poissulkee rakentamista, vaan on useimmiten mahdollista yhteen sovittaa taajamarakentamisen kanssa. Kulttuuriympäristöselvitys tuo yksityiskohtaisemman suunnittelun tietoon, mitkä ominaispiirteet kullakin maakunnallisesti arvokkaalla alueella ovat niitä, jotka erityisesti tulee ottaa huomioon. Parhaimmillaan uusi rakentaminen voi täydentää kulttuuriympäristön kokonaisuutta sekä pitää kylät elävinä ja kulttuurimaiseman viljeltynä.

RKY 2009 Lohjan kirkko ympäristöineen.

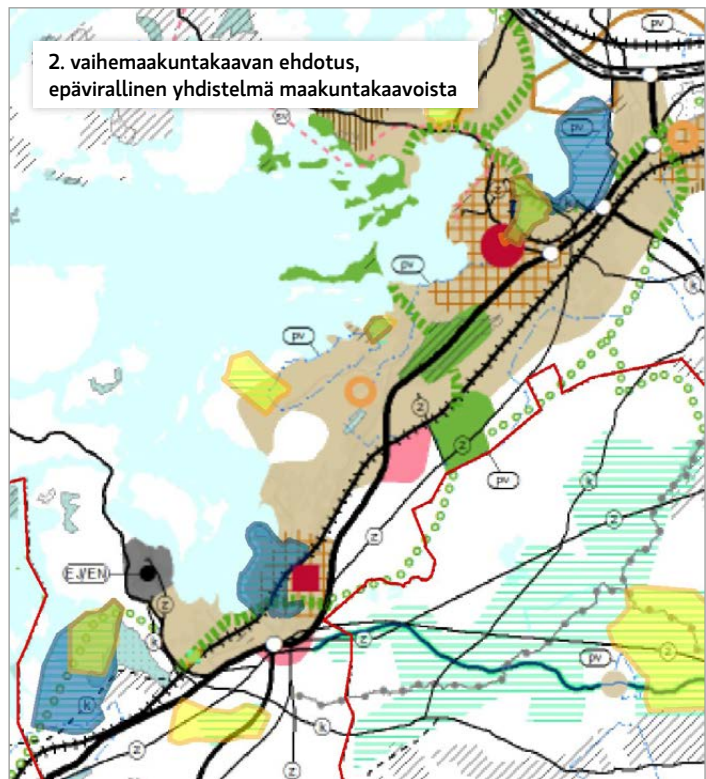
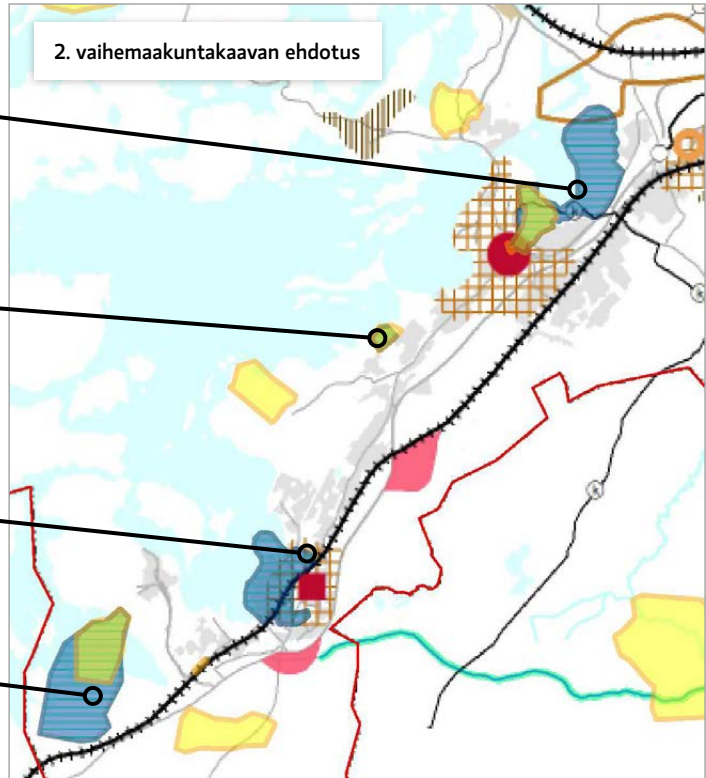
Aluerajaus laajenee. Kirkkomaisemaan liittyvä viljelyaukea ja kartanomiljö on huomioitu siten, että laajenemisalueelle ei ole osoitettu uutta taajama-aluetta vaan se jää edelleen valkoiseksi alueeksi.

RKY 2009 Ojamon rautakaivos ja kartano.

Rajaus säilyy entisellään, ei muutoksia.

RKY 2009 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta. Kokonaan uusi RKY. Ollut taajama-aluetta ja osoitetaan nyt tiivistämismerkinnällä, koska sijaitsee keskeisesti ja tiivistäminen mahdollista kulttuuriarvoja nimenomaan hyödyntäen.

RKY 2009 Kirkiniemen kartano. RKY-alue laajenee maakuntakaavan valkoisella alueella, jossa myös ohjeellinen ulkoilureitti. Ei merkittäviä muutoksia.



Keltaisella esitetyt RKY 1993:t on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa ja jäävät edelleen voimaan. Selvityksen mukaan ovat maakunnallisesti arvokkaita. Sinisellä osoitetut RKY 2009:t osoitetaan 2. vaihemaakuntakaavassa uudella merkinnällä.



LIITEKARTAT


Selventävillä liitekartoilla esitetään erillään tiettyjä merkintäkokonaisuuksia vahvistettavalta kaavakartalta ja / tai voimaan jäävistä kaavoista. **Taustoittavilla liitekartoilla** esitetään muun muassa kaavan valmistelussa käytettyä taustatietoa. Kaikki kaavaselostuksen liitekartat ovat oikeusvaikutuksettomia.


- 1 **Kuntien yleiskaavatilanne** (taustoittava)
 - 2 **Keskusverkko 2035** (selventävä)
 - 3 **Kyläverkko** (taustoittava)
 - 4 **Uudenmaan aluerakennetta 2035 tukevan liikenneverkon kehittämistarpeet** (taustoittava)
 - 5 **Uudenmaan joukkoliikennejärjestelmä** (taustoittava)
 - 6 **Sähkösiirtoverkko** (selventävä)
 - 7a **Kaupan ohjaukseen liittyvät maakuntakaavamerkinnot** (selventävä)
 - 7b **Keskusverkko 2035, kaupan mitoitus keskustoissa** (selventävä)
 - 7c **Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt** (selventävä)
 - 8 **Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet *** (selventävä)
 - 8a **Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, osasuurennos *** (selventävä)
 - 8 b-f **Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, osasuurennokset *** (selventävä)
 - 9 **Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt *** (taustoittava)
 - 9 a-c **Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, osasuurennokset *** (taustoittava)
 - 10 **Muutokset viherjärjestelmässä** (selventävä)
 - 11 **Natura 2000-ohjelman alueet *** (selventävä)
 - 12 **Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet** (taustoittava)
- Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen*
- 13a **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava**
 - 13b **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava – kumottavat merkinnät**
 - 13c **Maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä**
 - 14 a-d **Ympäristöministeriön vahvistamatta jättämät kaavamerkinnot**

* Karttaan liittyy kohdeluettelo

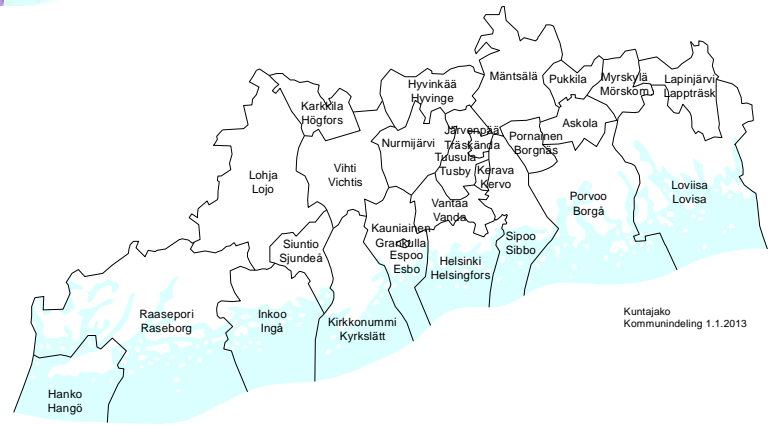
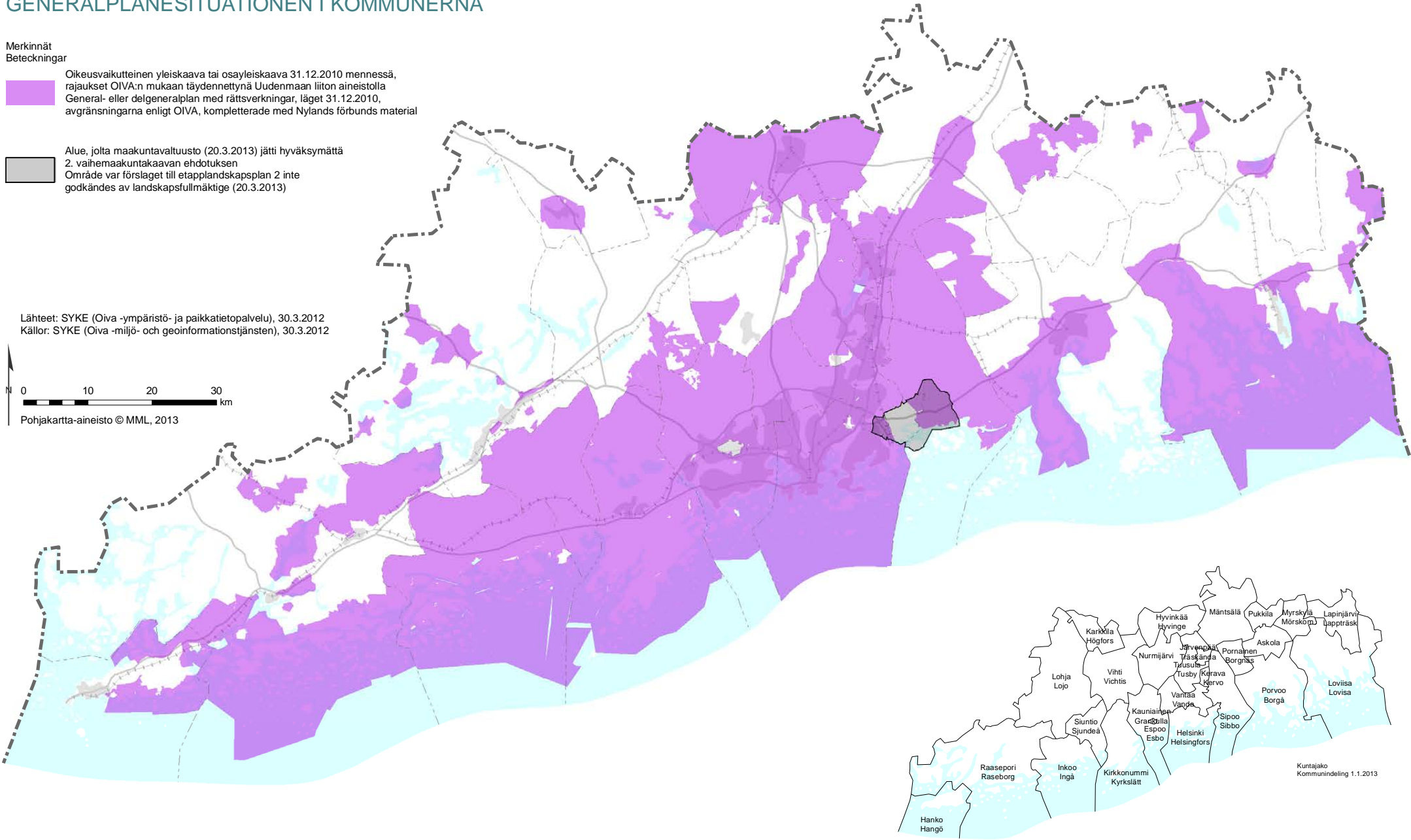
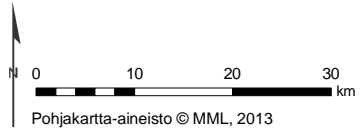
KUNTIEN YLEISKAAVATILANNE GENERALPLANESITUATIONEN I KOMMUNERNA

Merkinät
Beteckningar

 Oikeusvaikutteinen yleiskaava tai osayleiskaava 31.12.2010 mennessä, rajaukset OIVA:n mukaan täydennettynä Uudenmaan liiton aineistolla General- eller delgeneralplan med rättsverkningar, läget 31.12.2010, avgränsningarna enligt OIVA, kompletterade med Nylands förbunds material

 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

Lähteet: SYKE (Oiva -ympäristö- ja paikkatietopalvelu), 30.3.2012
Källor: SYKE (Oiva -miljö- och geoinformationstjänsten), 30.3.2012



KESKUSVERKKO 2035 CENTRALORTSNÄTET 2035

Merkinnät
Beteckningar

METROPOLIN YDINALUE
METROPLENS KÄRNOMRÅDE

Valtakunnan keskus
Rikscentrum

Pääkaupunkiseudun aluekeskukset:
Områdescentrum i huvudstadsregionen:
Espoon keskus, Espoonlahti, Hakunila, Herttoniemi, Itäkeskus, Kannelmäki, Kauniainen, Kivistö, Koivukylä, Korso, Leppävaara, Malmi, Matinkylä-Olari, Myyrmäki, Pakkala, Tapiola, Tikkurila, Alberga, Backas, Björkby, Dickursby, Esbo centrum, Esboviken, Gamlas, Grankulla, Hagalund, Hertonäs, Håkansböle, Kivistö, Korso, Malm, Mattby-Olars, Myrbacka, Östra centrum

SEUTUKESKUS
REGIONCENTRUM

Hyvinkää, Lohja, Porvoo, Tammisaari
Borgå, Ekenäs, Hyvinge, Lojo

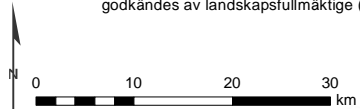
KUNTAKESKUS
KOMMUNCENTRUM

Hyrylä, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa, Mäntsälä, Nummela, Söderkulla, Kervo, Klövskog, Kyrkslätt, Lovisa, Mäntsälä, Nummela, Träskända, Skavaböle, Söderkulla

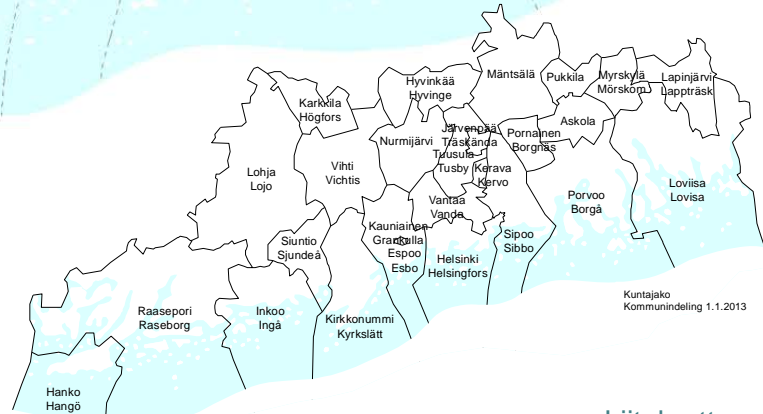
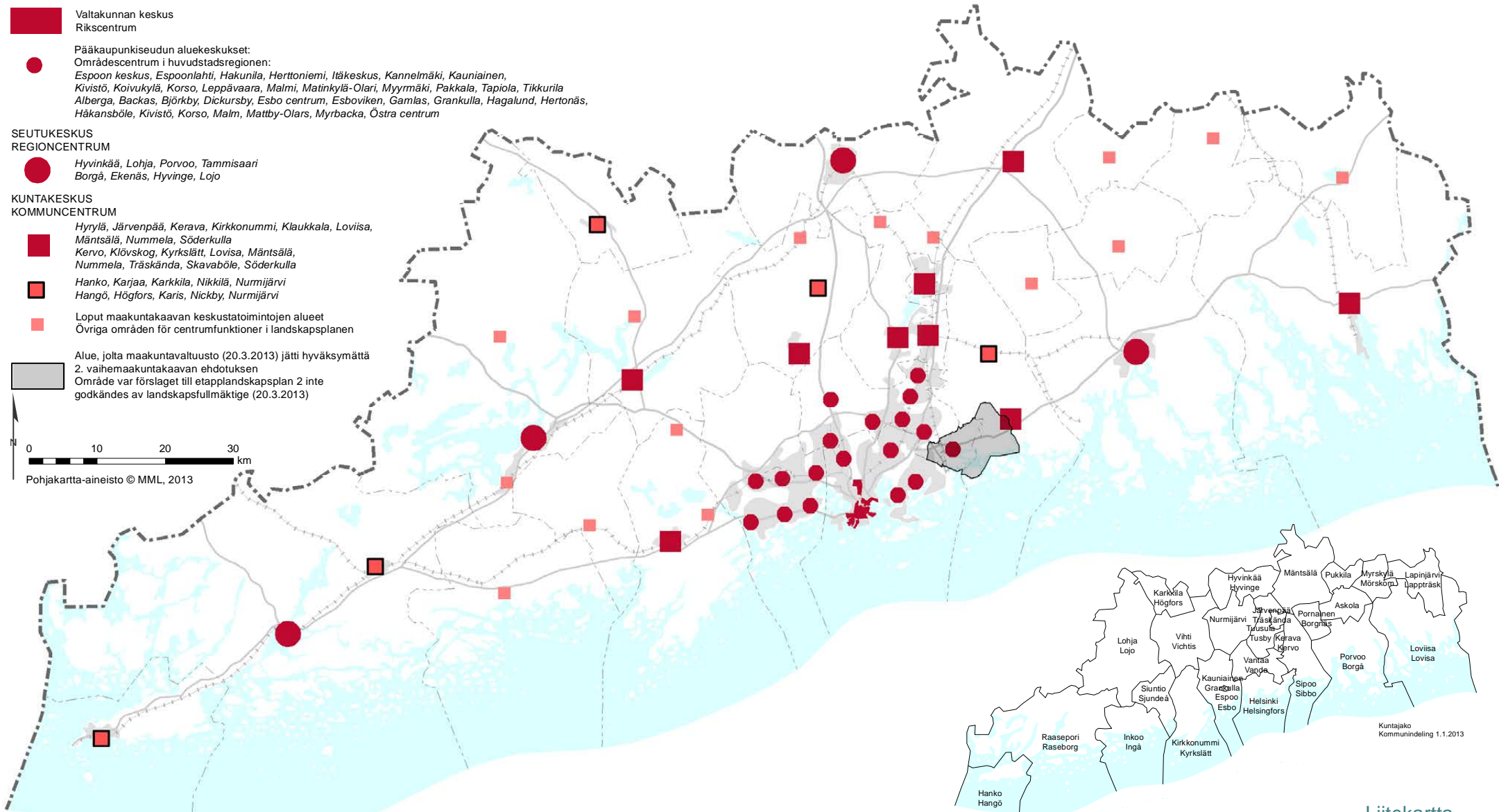
Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä, Nurmijärvi
Hangö, Högfors, Karis, Nickby, Nurmijärvi

Loput maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet
Övriga områden för centrumfunktioner i landskapsplanen

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



Pohjakartta-aineisto © MML, 2013

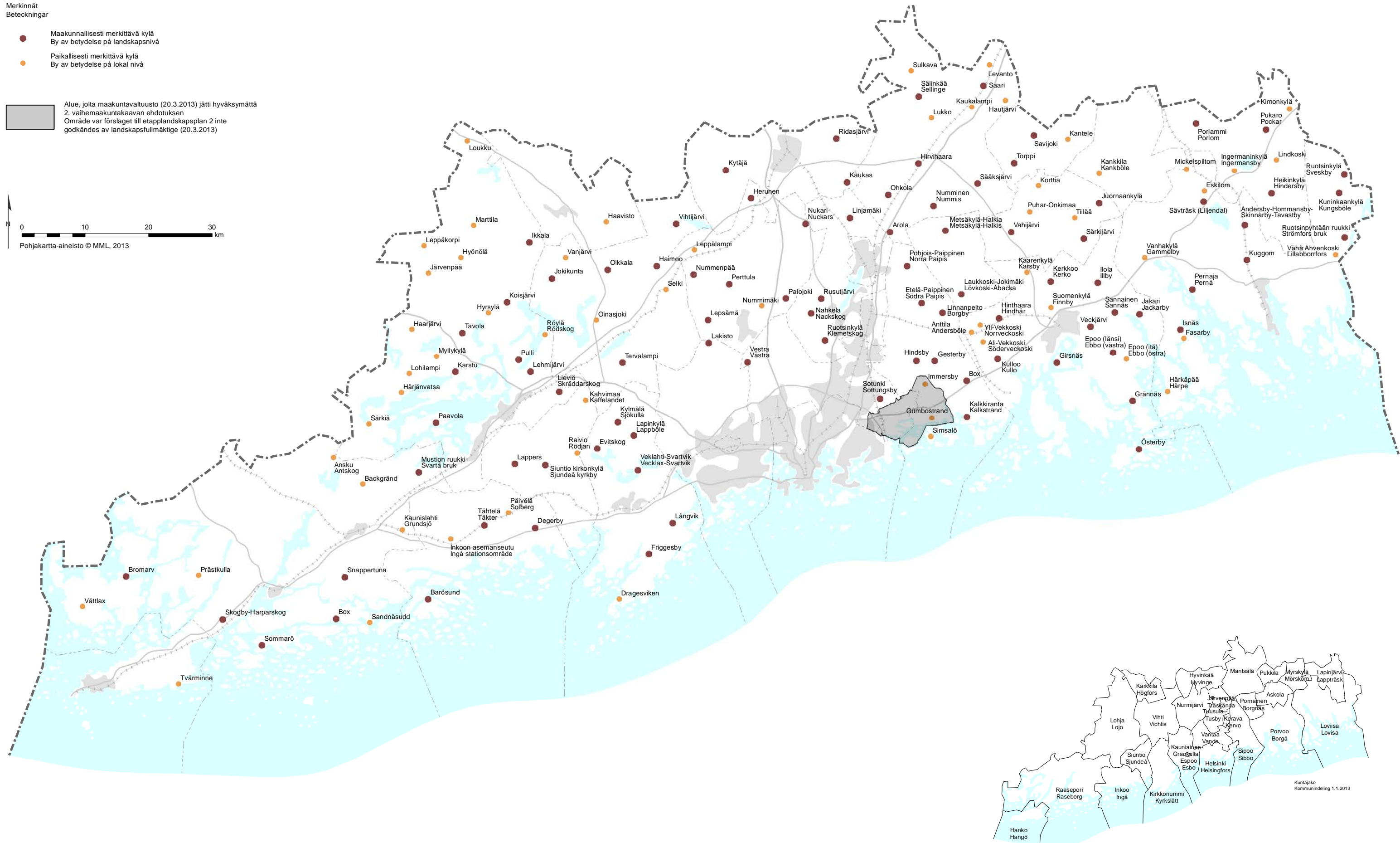
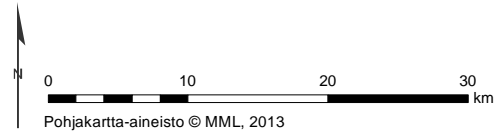


KYLÄVERKKO BYNÄT

**Merkinnät
Beteckningar**

- Maakunnallisesti merkittävä kylä
By av betydelse på landskapsnivå
- Paikallisesti merkittävä kylä
By av betydelse på lokal nivå

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



UUDENMAAN ALUERAKENNETTA 2035 TUKEVAN LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISTARPEET BEHOV AV ATT UTVECKLA DET TRAFIKNÄT SOM STÖDER NYLANDS REGIONSTRUKTUR 2035

Merkinät Beteckningar

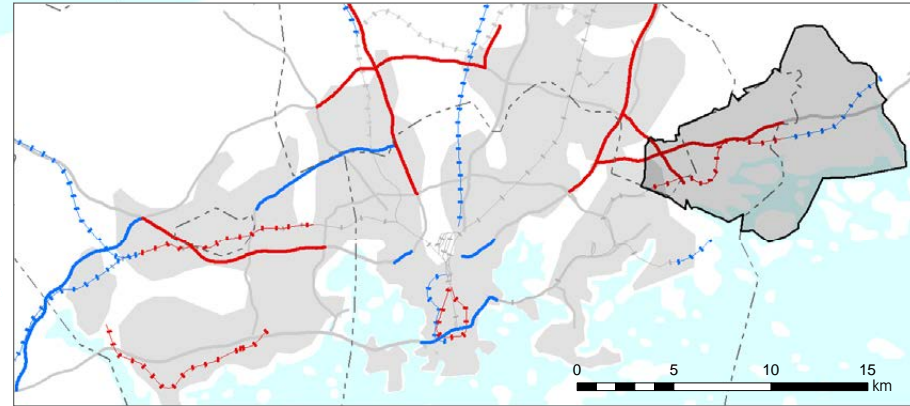
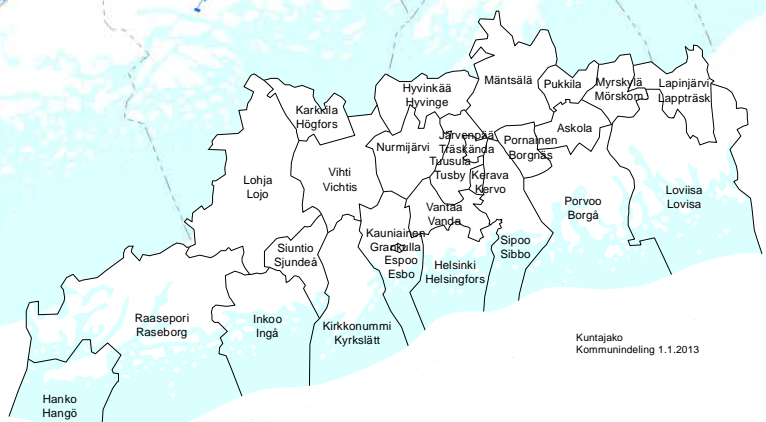
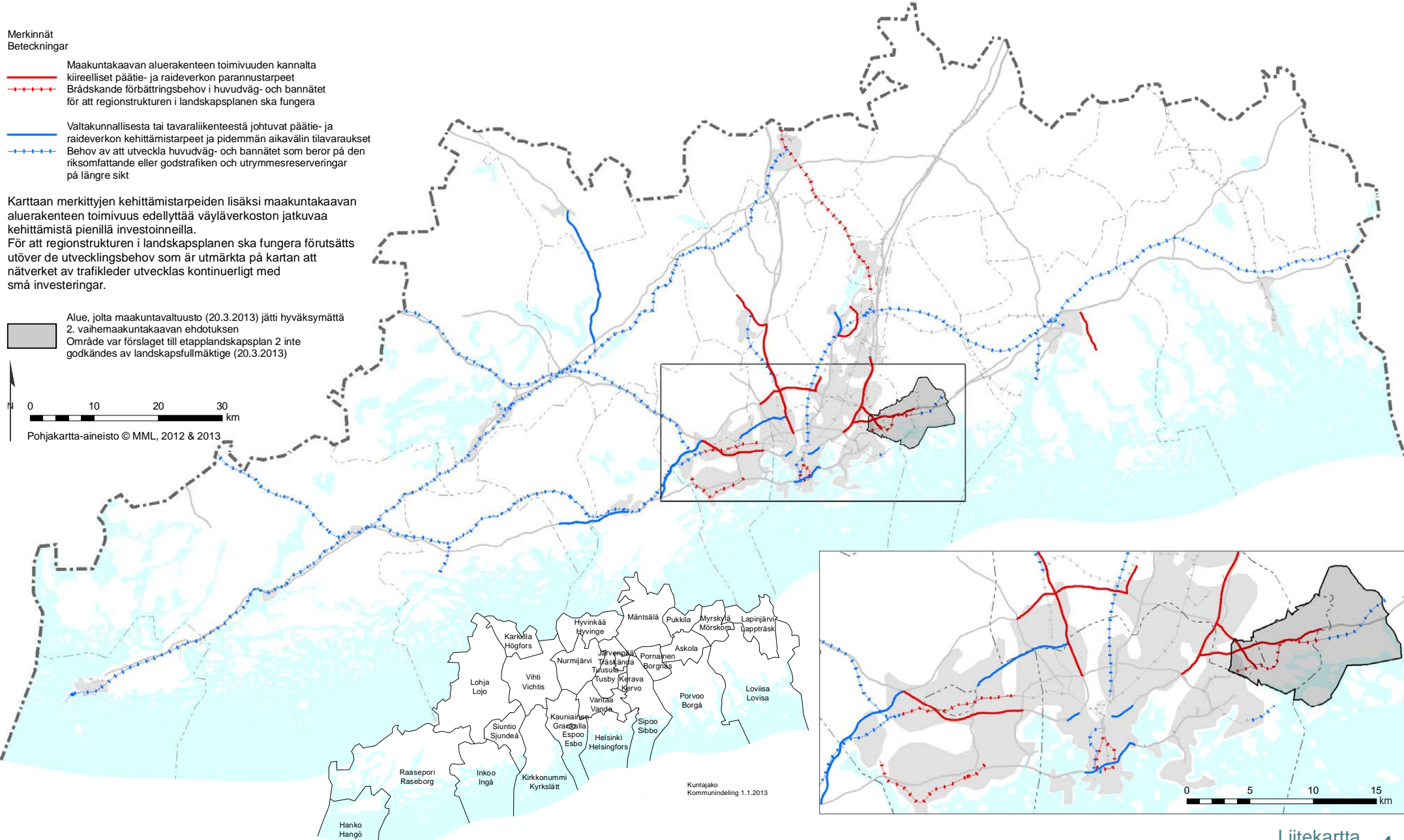
- Maakuntakaavan aluerakenteen toimivuuden kannalta kiireelliset päätie- ja raideverkon parannustarpeet
- - - - - Brådskande förbättringsbehov i huvudväg- och bannätet för att regionstrukturen i landskapsplanen ska fungera
- Valtakunnallisesta tai tavaraliikenteestä johtuvat päätie- ja raideverkon kehittämistarpeet ja pidemmän aikavälin tilavaraukset
- - - - - Behov av att utveckla huvudväg- och bannätet som beror på den riksomfattande eller godstrafiken och utrymmesreserveringar på längre sikt

Karttaan merkittyjen kehittämistarpeiden lisäksi maakuntakaavan aluerakenteen toimivuus edellyttää väyläverkoston jatkuvaa kehittämistä pienillä investoinneilla. För att regionstrukturen i landskapsplanen ska fungera förutsätts utöver de utvecklingsbehov som är utmärkta på kartan att nätverket av trafikleder utvecklas kontinuerligt med små investeringar.

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



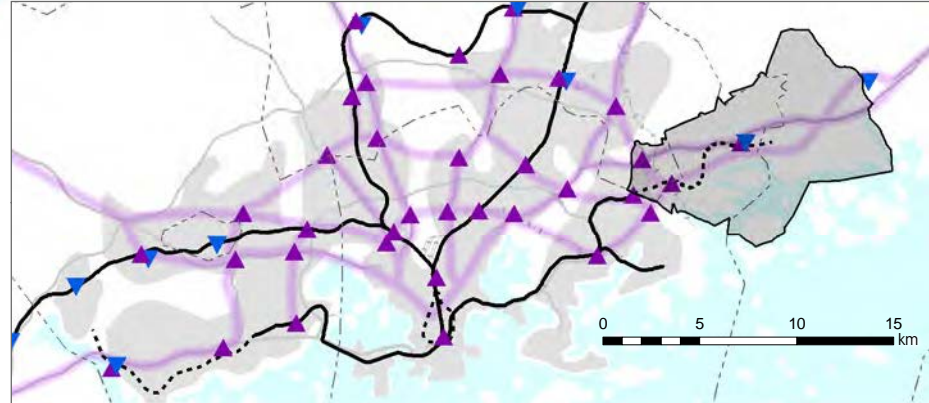
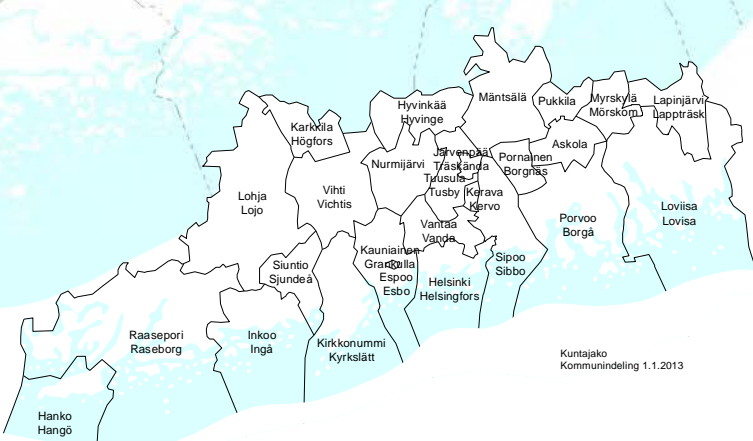
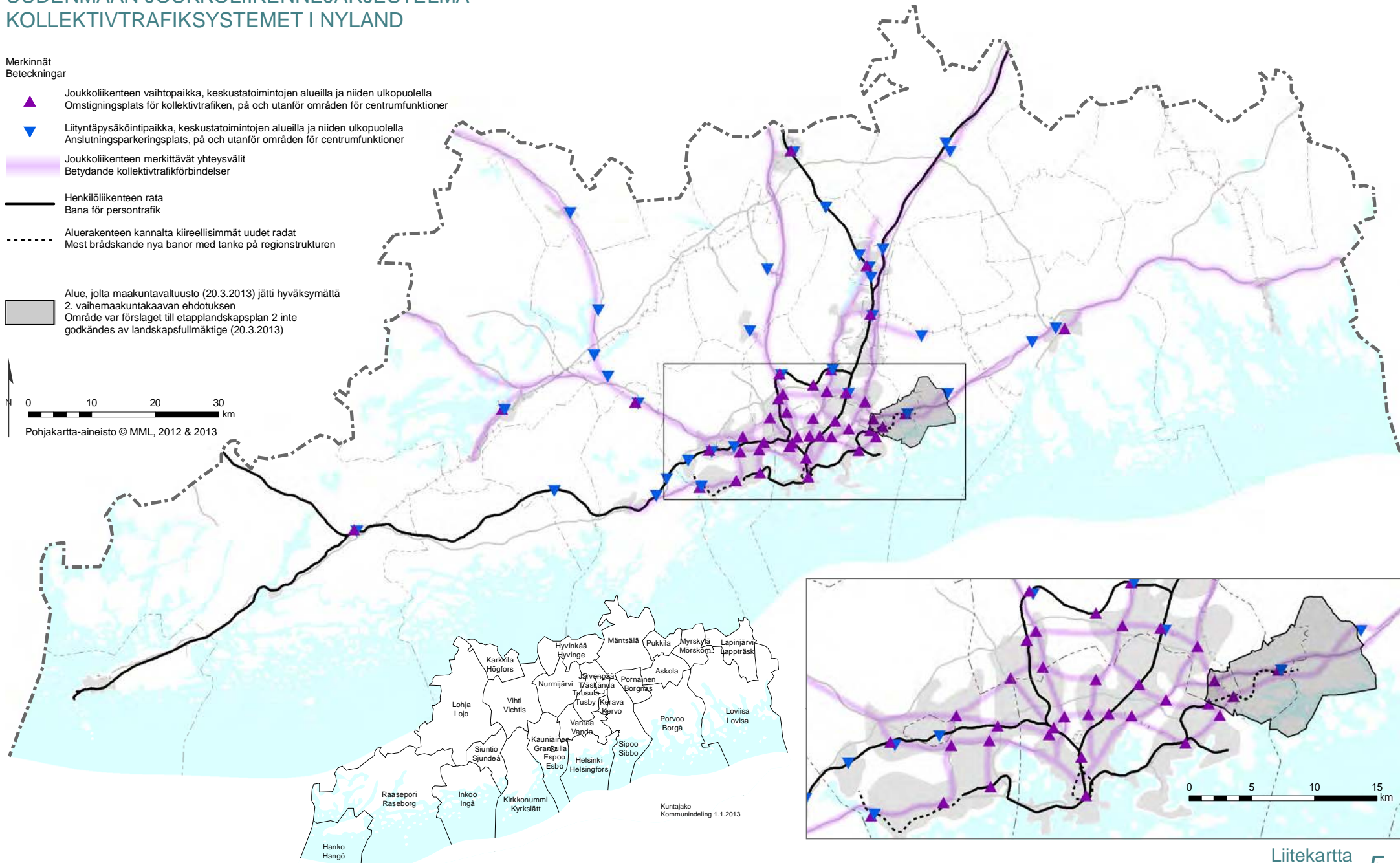
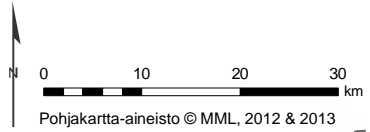
Pohjakartta-aineisto © MML, 2012 & 2013



UUDENMAAN JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET I NYLAND

Merkinät Beteckningar

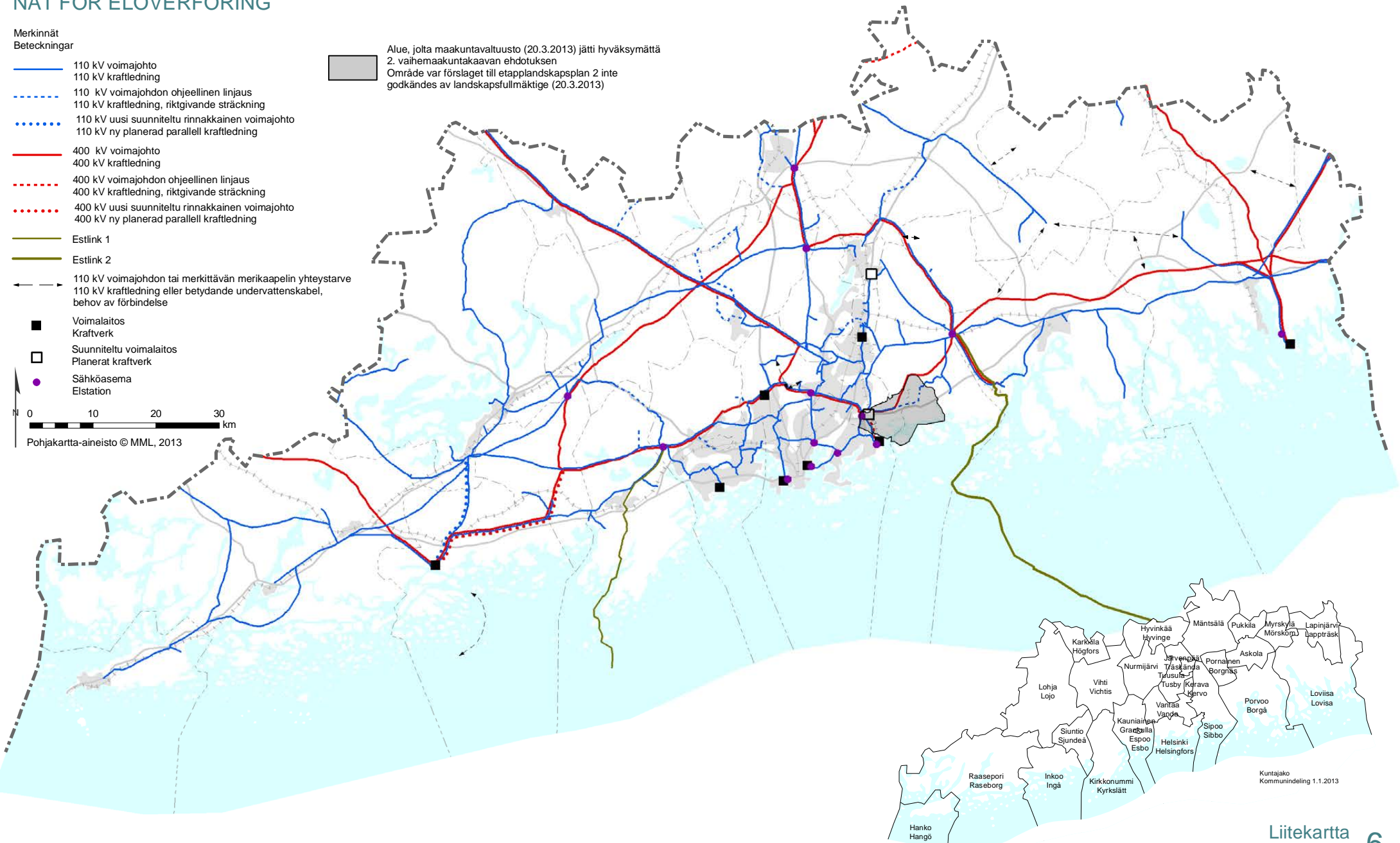
- ▲ Joukkoliikenteen vaihtopaikka, keskustatoimintojen alueilla ja niiden ulkopuolella
Omsättningsplats för kollektivtrafiken, på och utanför områden för centrumfunktioner
- ▼ Liityntäpysäköintipaikka, keskustatoimintojen alueilla ja niiden ulkopuolella
Anslutningsparkeringsplats, på och utanför områden för centrumfunktioner
- Joukkoliikenteen merkittävät yhteysvälit
Betydande kollektivtrafikförbindelser
- Henkilöliikenteen rata
Bana för persontrafik
- - - Aluerakenteen kannalta kireellisimmät uudet radat
Mest brådskande nya banor med tanke på regionstrukturen
- Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



SÄHKÖNSIIRTOVERKKO NÄT FÖR ELÖVERFÖRING

- Merkinnet**
Beteckningar
- 110 kV voimajohto
 - - - 110 kV kraftledning
 - · - · - 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
 - · · · · 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
 - · · · · 110 kV uusi suunniteltu rinnakkainen voimajohto
 - · · · · 110 kV ny planerad parallell kraftledning
 - 400 kV voimajohto
 - - - 400 kV kraftledning
 - · - · - 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
 - · · · · 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
 - · · · · 400 kV uusi suunniteltu rinnakkainen voimajohto
 - · · · · 400 kV ny planerad parallell kraftledning
 - Estlink 1
 - Estlink 2
 - - - 110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve
 - - - 110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel, behov av förbindelse
 - Voimalaitos
 - Kraftverk
 - Suunniteltu voimalaitos
 - Planerat kraftverk
 - Sähköasema
 - Elstation
- 0 10 20 30 km
- Pohjakartta-aineisto © MML, 2013

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



- Kuntajako
Kommunindelning 1.1.2013
- Hanko Hangö
 - Raasepori Raseborg
 - Inkoo Ingå
 - Kirkkonummi Kyrkslätt
 - Lohja Lojo
 - Vihti Vichtis
 - Karkkila Högfors
 - Nurmijärvi Traskända
 - Järvenpää Tusby
 - Kauniainen Grandalla
 - Siuntio Sjundeå
 - Hyvinkää Hyvinge
 - Mäntsälä
 - Pukila
 - Myrskylä Mörsköja
 - Lapinjärvi Lappträsk
 - Porvoo Borgå
 - Loviisa Lovisa
 - Sipoo Sibbo
 - Helsinki Helsingfors
 - Vantaa Vanda
 - Kerava Kerava
 - Pornainen Borgnäs
 - Askola

KAUPAN OHJAUKSEEN LIITTYVÄT MAAKUNTAKAAVAMERKINNÄT LANDSKAPSPLANE BETECKNINGAR SOM HÄNFÖR SIG TILL STYRNING AV HANDELN

- Merkinnät**
Beteckningar
- Keskustatoimintojen alue**
Område för centrumfunktioner
- Valtakunnan keskus: Ei kaupan mitoitusta
Rikscentrum: Ingen dimensionering av handeln
 - Pääkaupunkiseudun aluekeskukset: Ei kaupan mitoitusta
Områdescentrum i huvudstadsregionen: Ingen dimensionering av handeln
 - Seutukeskus: Ei kaupan mitoitusta
Regioncentrum: Ingen dimensionering av handeln
 - Kuntakeskus: Ei kaupan mitoitusta
Kommuncentrum: Ingen dimensionering av handeln

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

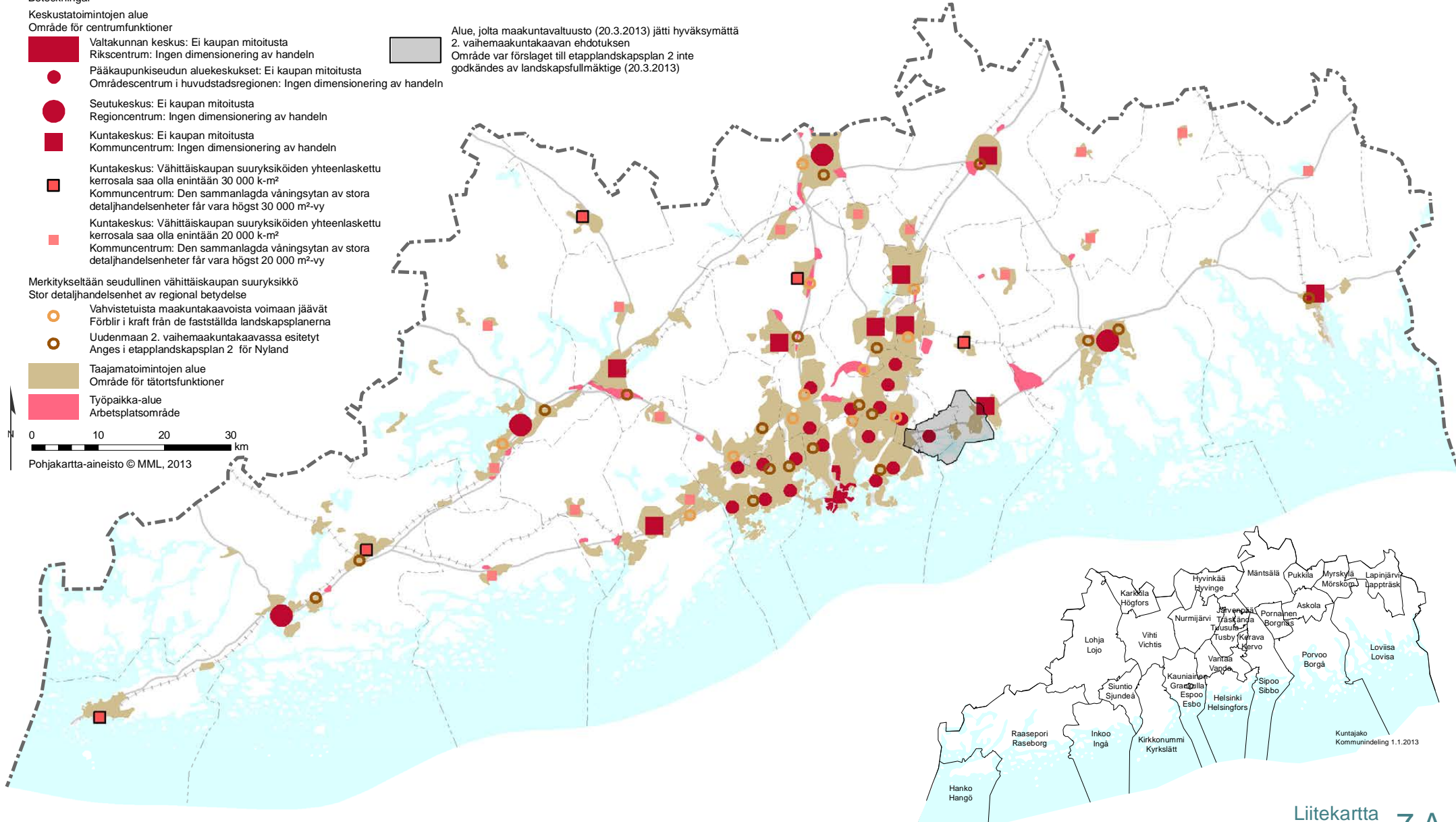
- Kuntakeskus: Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m²
Kommuncentrum: Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter får vara högst 30 000 m²-vy
- Kuntakeskus: Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m²
Kommuncentrum: Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter får vara högst 20 000 m²-vy

- Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö**
Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse
- Vahvistetuista maakuntakaavoista voimaan jäävät
Förblir i kraft från de fastställda landskapsplanerna
 - Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyt
Anges i etapplandskapsplan 2 för Nyland

- Taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner
- Työpaikka-alue
Arbetsplatsområde

0 10 20 30 km


Pohjakartta-aineisto © MML, 2013





KESKUSVERKKO 2035, KAUPAN MITOITUS KESKUSTOISSA CENTRALORTSNÄTET 2035, DIMENSIONERING AV HANDELN I CENTRALORTERNA

Merkinnät
Beteckningar


METROPOLIN YDINALUE
METROPLENS KÄRNOMRÅDE

 Valtakunnan keskus: Ei kaupan mitoitusta
Rikscentrum: Ingen dimensionering av handeln


 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)


 Pääkaupunkiseudun aluekeskukset: Ei kaupan mitoitusta
Områdescentrum i huvudstadsregionen: Ingen dimensionering av handeln


SEUTUKESKUS
REGIONCENTRUM

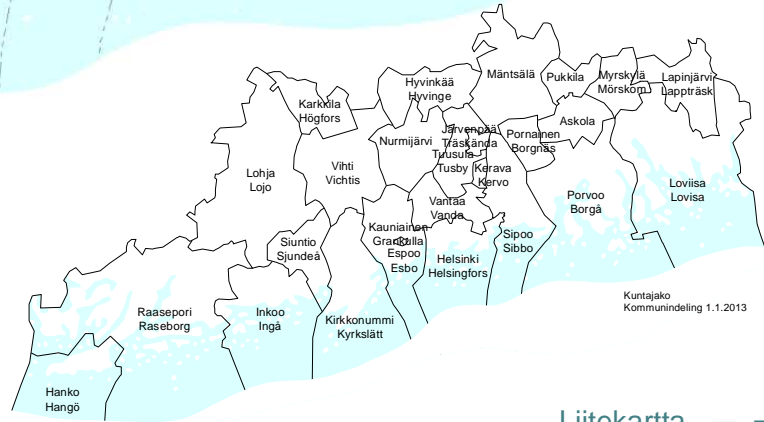
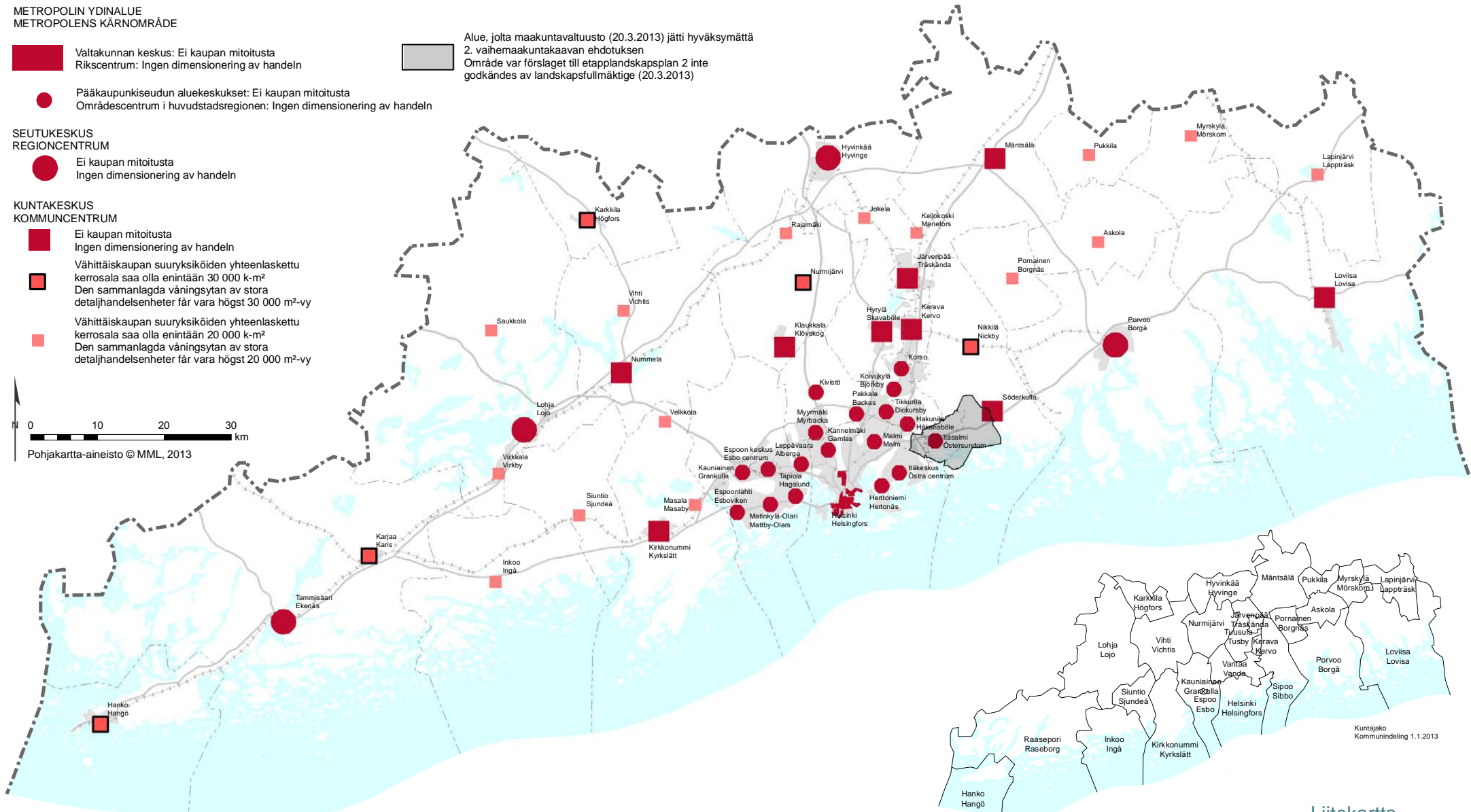
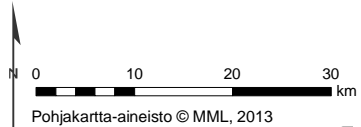
 Ei kaupan mitoitusta
Ingen dimensionering av handeln

KUNTAKESKUS
KOMMUNCENTRUM

 Ei kaupan mitoitusta
Ingen dimensionering av handeln

 Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu
kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m²
Den sammanlagda våningsytan av stora
detaljhandelsenheter får vara högst 30 000 m²-vy

 Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu
kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m²
Den sammanlagda våningsytan av stora
detaljhandelsenheter får vara högst 20 000 m²-vy



MERKITYKSELTÄÄN SEUDULLISET VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT STOR DETALJHANDELSENHET AV REGIONAL BETYDELSE

Merkinnät
Beteckningar

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet
Område för tätortsfunktioner och
arbetsplatsområden i landskapsplanen

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

UUDENMAAN JA ITÄ-UUDENMAAN MAAKUNTAKAAVAT
LANDSKAPSPLANERNA FÖR NYLAND OCH ÖSRTA NYLAND

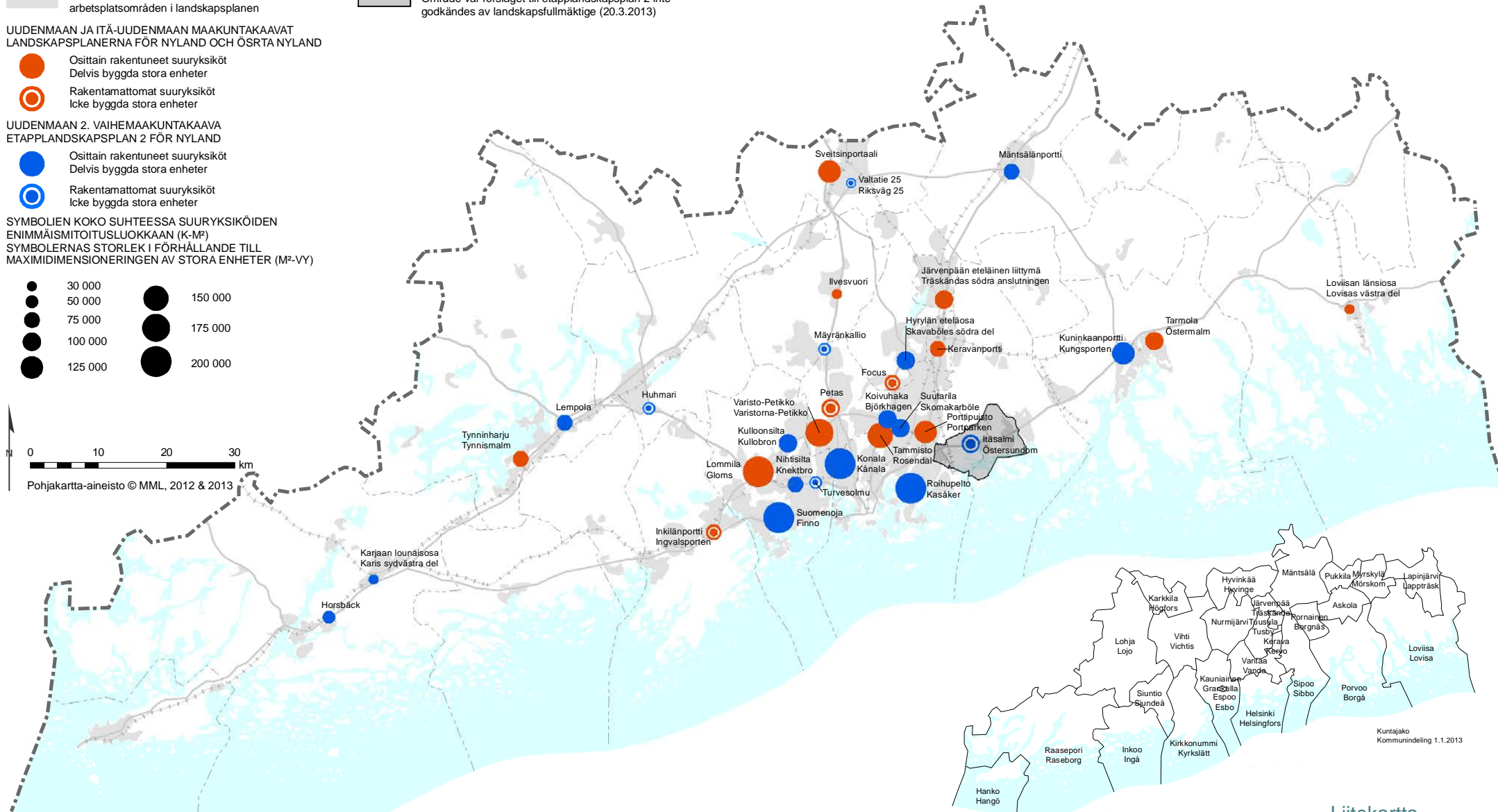
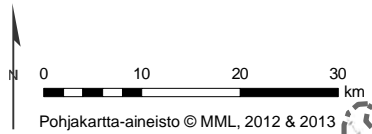
- Osittain rakentuneet suuryksiköt
Delvis byggda stora enheter
- Rakentamattomat suuryksiköt
Icke byggda stora enheter

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA
ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

- Osittain rakentuneet suuryksiköt
Delvis byggda stora enheter
- Rakentamattomat suuryksiköt
Icke byggda stora enheter

SYMBOLIEN KOKO SUHTEESSA SUURYKSIKÖIDEN
ENIMMÄSMITOITUSLUOKKAAN (K-M²)
SYMBOLERNAS STORLEK I FÖRHÅLLANDE TILL
MAXIMIDIMENSIONERINGEN AV STORA ENHETER (M²-VY)

- | | |
|--|--|
| ● 30 000 | ● 150 000 |
| ● 50 000 | ● 175 000 |
| ● 75 000 | ● 200 000 |
| ● 100 000 | |
| ● 125 000 | |



Kulttuurihistoriallisesti arvokas alue tai kohde Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse

Askola

- 1 Särkijärven kylä- ja kartanomaisema
- 2 Vakkolan kylä

Espoo Esbo

- 3 Espoon kirkonmäki
- 4 Espoonkartano
- 5 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Soukanniemi, Tallholma, Pentala ja Suvisaaristo
- 6 Kaukalahden rautatieasema
- 7 Otaniemen kampusalue
- 8 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Westend
- 9 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Lupauksenvuori
- 10 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vahvialankallio
- 11 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Leppävaara
- 12 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vallikallio
- 13 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Mäkkylä
- 14 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Miessaari
- 15 Snettans-Rödskogin kylä- ja viljelymaisema
- 16 Tapiola
- 17 Tarvaspään ateljeehuvila
- 18 Träskändan kartano

Hanko Hangö

- 19 Hangon Itäsatama
- 20 Hangon Keksien teollisuusrakennukset
- 21 Hangon Länsisatama
- 22 Hangon rautatieasema
- 23 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Gustav Adolf
- 24 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Gustavsvärn

- 25 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Meijerfelt
- 26 Hauensuolen kalliopiirrosalue
- 27 Itäisen Kylpyläpuiston huvila-alue

- 28 Kudeneule Oy:n tehdasalue
- 29 Oy Forcit Ab:n tehdasalue

Helsinki Helsingfors

- 30 Alppilan kirkko
- 31 Alvar Aallon oma talo ja arkkitehtitoimisto - Riihitie
- 32 Alvar Aallon oma talo ja arkkitehtitoimisto - Tiilimäki
- 33 Arabian tehtaati
- 34 Eiran kaupunginosa, Huvilakadun korttelit ja Mikael Agricolan kirkko
- 35 Eläintarhan huvilat ja yleishyödylliset laitokset
- 36 Esplanadi-Bulevardi
- 37 Etu-Töölön kaupunginosa
- 38 Kulttuuritalo
- 39 Finlandia-talo
- 40 Kaupunginteatteri
- 41 Helsingin Aleksanterinkatu
- 42 Helsingin höyrylaivareittien huvila-asutus - Degerön kartano
- 43 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvia-asutus - Itä-Jollas
- 44 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Matosaari
- 45 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Stansvik - Hevossalmi
- 46 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Vartiosaari
- 47 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Villinki
- 48 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Tullisaari
- 49 Helsingin Kauppatori rajaavine rakennuksineen
- 50 Helsingin Rautatienkatu
- 51 Helsingin suomenkielinen työväenopisto
- 52 Helsingin synagoga
- 53 Helsingin Vanhakaupunki

- 54 Helsingin yliopiston rakennukset - Siltavuorenpenger
- 55 Helsingin yliopiston rakennukset - keskustakampus
- 56 Herttoniemen ja Kumpulan siirtolapuutarhat - Herttoniemen siirtolapuutarha
- 57 Herttoniemen ja Kumpulan siirtolapuutarhat - Kumpulan siirtolapuutarha
- 58 Herttoniemen kartano
- 59 Hietaniemen hautausmaat
- 60 Huopalahden rautatieasema
- 61 Johanneksen kirkko ympäristöineen
- 62 Kaartin kasarmi
- 63 Kaisaniemen puisto ja kasvitieteellinen puutarha
- 64 Kaivopuisto
- 65 Kallion kirkko
- 66 Kannelmäen kirkko
- 67 Kansanpuisto - Korkeasaari
- 68 Kansanpuisto - Seurasaaari
- 69 Katajanokan vanha osa
- 70 Kirurginen sairaala
- 71 Kulosaaren huvilakaupunki
- 72 Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo
- 73 Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo
- 74 Lapinlahden sairaala-alue
- 75 Lauttasaaren kirkko
- 76 Länsi-Herttoniemen pientaloalue
- 77 Malmin hautausmaa
- 78 Malmin lentoasema
- 79 Malmin rautatieasema
- 80 Maunulan asuntoalue
- 81 Meilahden huvila-alue
- 82 Meilahden kirkko ja koulu
- 83 Meilahden sairaala-alue

84 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
85 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
86 Olympiarakennukset - Ruskeasuon ratsastushalli
87 Olympiarakennukset - Soutustadion
88 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
89 Olympiarakennukset - Olympiastadion, Kisahalli ja Uimastadion
90 Olympiarakennukset - Tennispalatsi
91 Olympiarakennukset - Olympiatermiaali
92 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä
93 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
94 Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen
95 Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit
96 Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit
97 Pihlajamäen lähiö
98 Pirkkolan omakotialue ja rintamamiestalon
99 Pitäjänmäen rautatieasema
100 Puolustusvoimien 1930-luvun arkkitehtuuri Helsingissä - Sotilassairaala Tilkka
101 Puolustusvoimien 1930-luvun arkkitehtuuri Helsingissä - Autokomppania
102 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kivikko, Jakomäki, Kontula
103 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vartiokylän Linnavuori
104 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Myllypuro
105 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Länsi-Herttoniemi
106 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Ala-Malmi, Ormusmäki
107 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maununneva
108 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maununneva
109 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kannelmäki
110 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Pajamäki
111 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Skatanniemi

112 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Itä-Villinki
113 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Isosaari
114 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kuivasaari
115 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Harmaja
116 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Itäinen Pihlajasaari
117 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Katajaluoto
118 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Rysäkari
119 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Mustavuori
120 Salmisaaren teollisuusalue
121 Santahamina
122 Senaatintori ympäristöineen
123 Suomen Pankki, Kansallisarkisto ja Säätytalo
124 Suomenlinna
125 Suvilahden voimalaitosalue
126 Sörnäisten vankila
127 Taka-Töölön kerrostaloalue
128 Torkkelinmäen asuinalue
129 Tuomarinkylän kartano
130 Tähtitorninmäen observatorio ja puisto
131 Lasipalatsi
132 Rautatalo
133 Vakuutusyhtiö Pohjan talo
134 Vallilan asuinalueet
135 Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitokset
136 Viikin opetus- ja koetila
137 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila
138 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila
139 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila

Hyvinkää Hyvinge

140 Hyvinkään kirkko ja seurakuntakeskus
141 Hyvinkään rautatieasemat
142 Hyvinkään Villatehdas
143 Kytäjän kirkko

Inkoo Ingå

144 Barösundin väylä
145 Degerbyn kirkonkylä
146 Fagervikin ruukinalue
147 Inkoon kirkko ja pappila
148 Tähtelän kylä
149 Österkullabäckenin kylä- ja viljelymaisema

Järvenpää Träskända

150 Järvenpään kirkko
151 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema
152 Tuusulan reservikomppania

Karjalohja Karislojo

153 Karjalohjan kirkonkylän kulttuurimaisema
154 Kärkelän ruukkiyhdyksunta
155 Nummijärven kylä ja kulttuurimaisema

Karkkila Högfors

156 Högforsin ruukinalue - Kulosuonmäen kaivos
157 Högforsin ruukinalue

Kauniainen Grankulla

158 Kauniaisten huvilakaupunki
159 Kauniaisten rautatieasema

Kerava Kervo

160 Keravan rautatieasema

161 Keravan vankila

Kirkkonummi Kyrkslätt

162 Hvitträskin ateljeehuvi

163 Kallbådan majakat

164 Rönnskärin majakat

165 Oitbackan kartano

Lapinjärvi Lapträsk

166 Lapinjärven huoltola

167 Lapinjärven kirkonkylä

168 Struven astemittausketju

Lohja Lojo

169 Elias Lönnrotin Sammatti - Sammatin kirkko ja Lönnrotin hauta

170 Elias Lönnrotin Sammatti - Lammin talo

171 Elias Lönnrotin Sammatti - Paikkarin torppa

172 Elias Lönnrotin Sammatti - Nikun talo

173 Kirkiniemen kartano

174 Lohjan kirkko ympäristöineen

175 Ojamon rautakaivos ja kartano

176 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta

Loviisa Lovisa

177 Ahvenkosken historiallinen ympäristö

178 Ahvenkosken historiallinen ympäristö

179 Fasarbyn kylä

180 Horslökin kylä

181 Härkäpään kylä

182 Koskenkylän ruukinalue

183 Koskenkylän ruukinalue

184 Kullaan kartanomaisema

185 Loviisan alakaupunki

186 Loviisan Esplanadi

187 Loviisan maalinnoitus

188 Loviisan maalinnoitus

189 Loviisan maalinnoitus

190 Malmgårdin kartano

191 Michelspiltomin rautatieseisake

192 Orrengrundin tunnusmajakka ja luotsiasema

193 Pernajan kirkko ja pappila

194 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Sarvilahti

195 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Norrsarvlax

196 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Hormnäs

197 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Ströms

198 Sjögårdin kartano

199 Strömforsin ruukkiyhdyskunta

200 Suuri Rantatie - Holmgård

201 Svartholman linnoitus

202 Tervikin kartano

203 Tjusterbyn kartano

Myrskylä Mörskom

204 Myrskylän kirkonmäki

Mäntsälä

205 Frugårdin kartano ja viljelymaisema

206 Mäntsälän kirkonmäki

207 Saaren kartano

Nummi-Pusula

208 Myllymäen torppa

209 Nummen kirkonkylä

210 Nummen kirkonkylä

Nurmijärvi

211 Aleksis Kiven Palojoki

212 Museosilta

213 Nurmijärven kirkonmäki

214 Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja rautatieasema

215 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto

216 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto

Porvoo Borgå

217 Björkholmin luotsiasema

218 Drägsbyn kartano

219 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset

220 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset

221 Hamarin asuntoalue ja Porvoon höyrysahan paikka

222 Hinthaaran rautatieasema

223 Husholmenin keskiaikainen linnasaari ympäröivine maisemineen

224 Jakkariilan kartano

225 Kulloon kartano

226 Näsin hautausmaa

227 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Andersholmen

228 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Onas

229 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Pirttisaari

230 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Rågskår

231 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Söderskår

232 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Långholmen

233 Porvoon rautatieasema

234 Porvoon saaristokylät - Bengtsby

235 Porvoon saaristokylät - Sondby

236 Porvoon saaristokylät - Londböle

237 Porvoon saaristokylät - Österby

238 Porvoon saaristokylät - Söderby

239 Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema - Strömsbergin kartano

240 Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema - Kiiala ja Saksala

241 Postimäki

242 Vanha Porvoo ja Porvoon linnamäki

243 Yliken kylä

Raasepori Raseborg

244 Bromarvin kirkonkylän kesäasutus

245 Dagmarkällanin lähde

246 Dragsvikin kasarmit

247 Grabbackan kartanolinnan raunio ja Gösbäckavikenin viljelymaisema

248 Gullön kartano

249 Hagenin ja Ramsholmenin puistoalue

250 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

251 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

252 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

253 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Lärkkulla

254 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Kilan koulukeskus

255 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Karis-Billnäs samskolan

256 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Karjaan kaupungintalo

257 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Västra Nylands yrkeskolan

258 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Katrinakodin vanhustentalo

259 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Kappeli ja seurakuntakeskus

260 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - vesitorni

261 Junkarsborgin keskiaikainen niemilinja ja Päsärträsketin viljelymaisema

262 Jussarön kaivossaari

263 Karjaan kirkko ja pappila

264 Karjaan rautatieasema ympäristöineen

265 Kosken ruukinalue

266 Lindön kartanomaisema

267 Mustion ruukinalue

268 Olsbölen kartano

269 Pohjan kirkonmäki ympäristöineen

270 Pohjan ruukkiympäristöt - Fiskarsin ruukinalue

271 Pohjan ruukkiympäristöt - Billnäsän ruukinalue

272 Pohjan ruukkiympäristöt - Antskogin ruukinalue

273 Pohjankurun rautatieasema ja satama

274 Prästkullan kartano

275 Raaseporin linna

276 Riilahden kartano

277 Riilahden kartano - Muistomerkit

278 Skogbyn masuuni ja sahan alue - Skogbyn masuuni

279 Skogbyn masuuni ja sahan alue - Skogbyn sahayhdyskunta

280 Snappertunan kirkonkylä

281 Tammisaaren rautatieasema-alue

282 Tammisaaren seminaari ja koulukorttelit

283 Tammisaaren seminaari ja koulukorttelit

284 Tammisaaren ulkosaariston kalastajatilat - Alglo

285 Tammisaaren ulkosaariston kalastajatilat - Espingskär

286 Tammisaaren vanha kaupunki ja satama

287 Tenholan kirkko ja pappila

288 Västankärren kartano

Sipoo Sibbo

289 Hindsbyn kylä

290 Löparön kartano

291 Nikkilän sairaala-alue

292 Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema

293 Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus

Siuntio Sjundeå

294 Kelan rautatiepysäkki

295 Pikkalan kartano

296 Sjundbyn kartano

297 Suitian kartano ja Siuntion kirkko

Tuusula Tusby

298 Jokelan teollisuusalue

299 Marieforsin ruukki ja Kellokosken sairaala

300 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema

Vantaa Vanda

301 Backas - Elannon suurtila

302 Helsingin pitäjän kirkonkylä

303 Jokiniemen koelaitos

304 Korson rautatieasema

305 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maratonpuisto

306 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Länsimäki

307 Sotungin kylä ja Håkansböle

308 Tikkurilan rautatieasema

Vihti Vichtis

309 Otalammen rautatieasema-alue

310 Selin rautatievahtitupa

311 Suontaan viljelymaisema

312 Vanjärven asutuskylä

313 Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema

314 Vuorelan koulukoti

Valtakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus

Nationellt värdefullt landskapsområde



- A Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema
- B Fiskarsin - Antskogin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat
- C Kymijoen laakso
- D Mustionjokilaakson kulttuurimaisemat
- E Nummenjoen - Pusulanjoen viljelylaakso
- F Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso
- G Porvoonjokilaakso
- H Skärlandet
- I Snappertunanjoki - Fagervik
- J Suomenlinna
- K Vantaanjokilaakso


Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus


Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral


VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT
SEKÄ VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT MAISEMA-ALUEET
BYGGDA KULTURMILJÖER AV RIKSINTRESSE OCH
NATIONELLT VÄRDEFULLA LANDSKAPSOMRÅDEN

Merkinnät
Beteckningar

 Kultuurihistoriallisesti merkittävä alue
tai kohde (RKY-09)
 Område eller objekt av
kulturhistorisk betydelse (RKY-09)

 Suuri rantatie (Kuninkaantie)
Stora strandvägen (Kungsvägen)

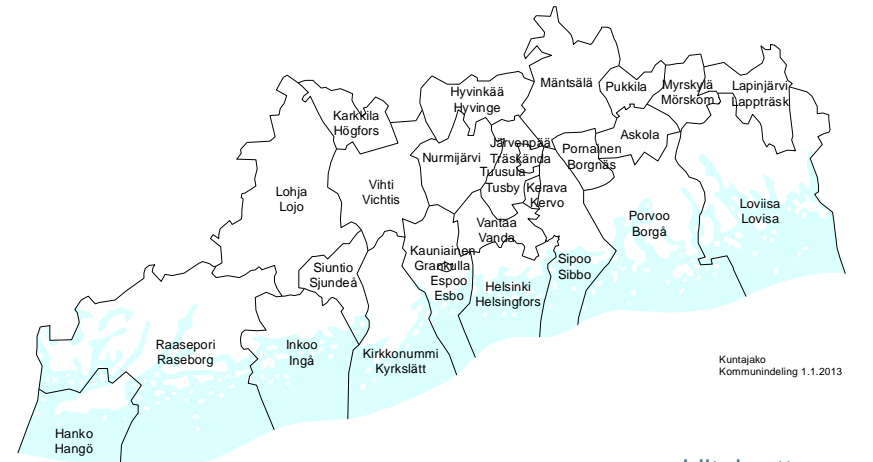
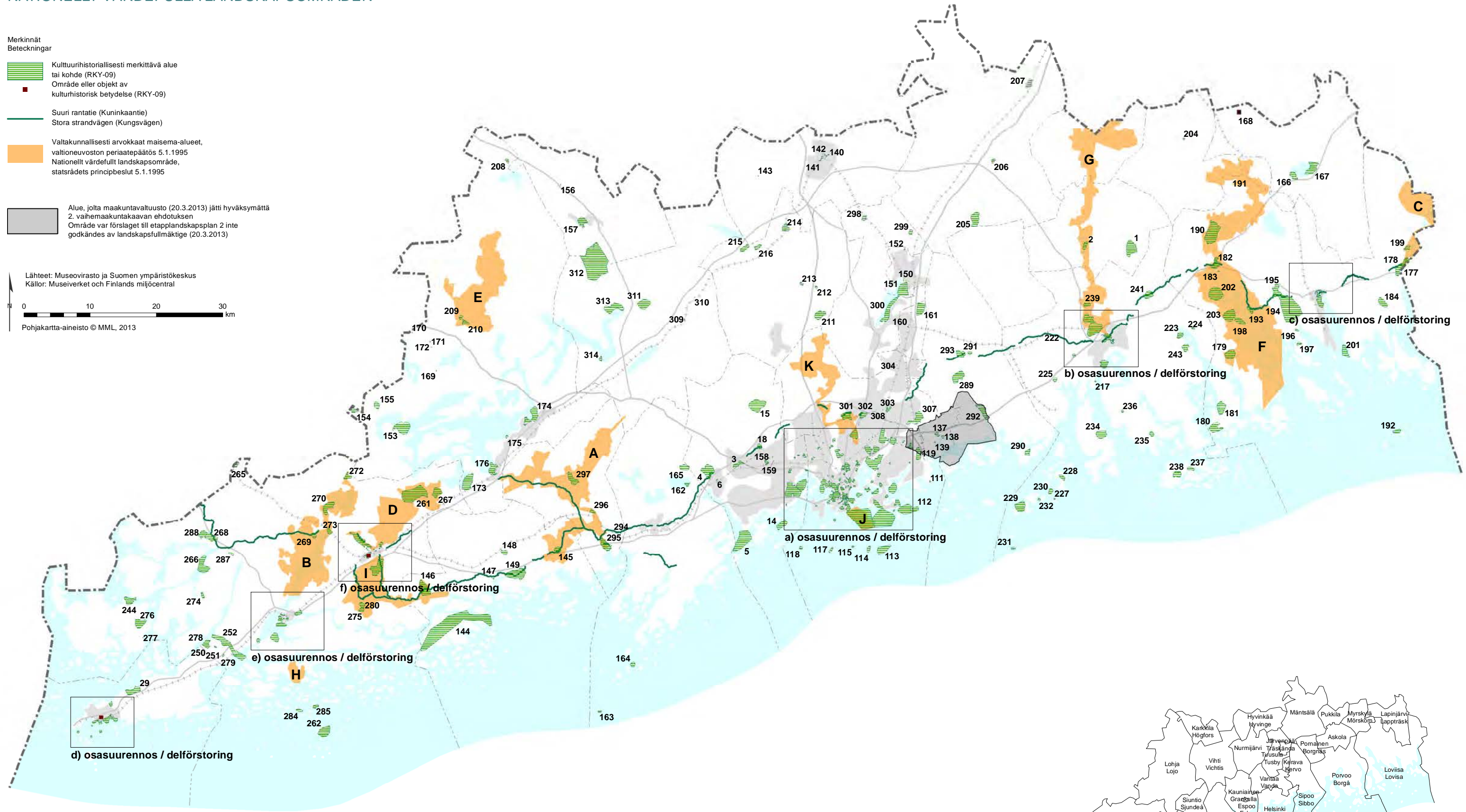
 Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet,
valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995
Nationellt värdefullt landskapsområde,
statsrådets principbeslut 5.1.1995

 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2013



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT
RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT
SEKÄ VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT
MAISEMA-ALUEET - OSASUURENNOS A

BYGGDA KULTURMILJÖER
AV RIKSINTRESSE OCH
NATIONELLT VÄRDEFULLA
LANDSKAPSOMRÅDEN
- DELFÖRSTÖRING A

Merkinnät
Beteckningar



Kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue
tai kohde (RKY-09)



Område eller objekt av
kulturhistorisk betydelse (RKY-09)



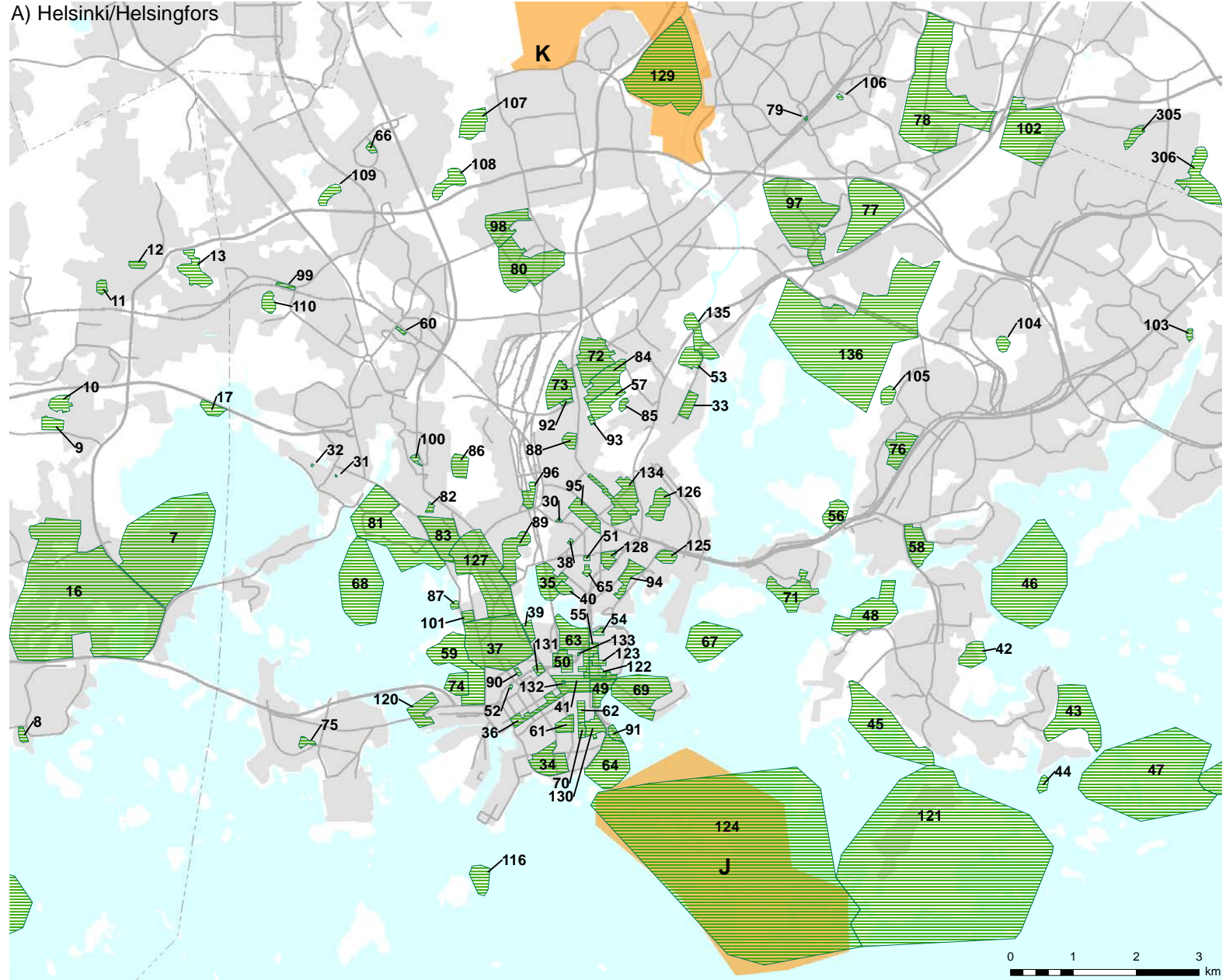
Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet,
valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995
Nationellt värdefullt landskapsområde,
statsrådets principbeslut 5.1.1995



Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

Pohjakartta-aineisto © MML, 2012





A) Helsinki/Helsingfors



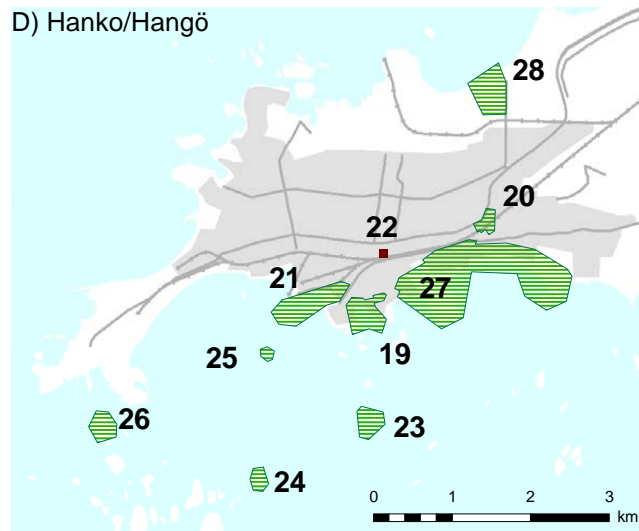
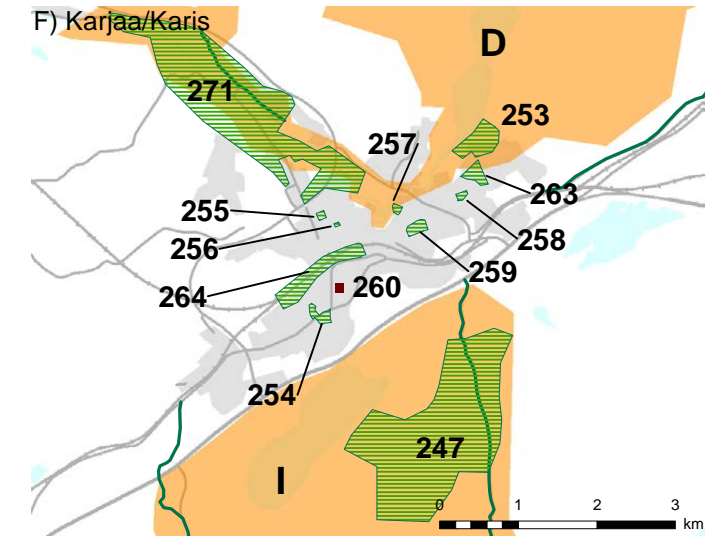
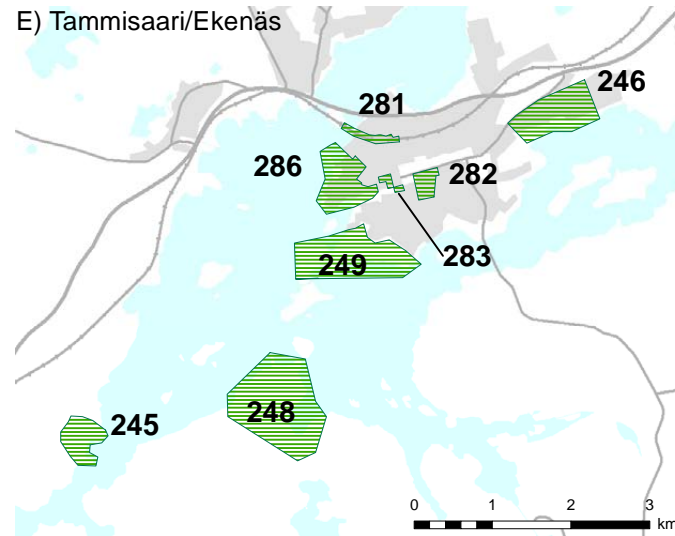
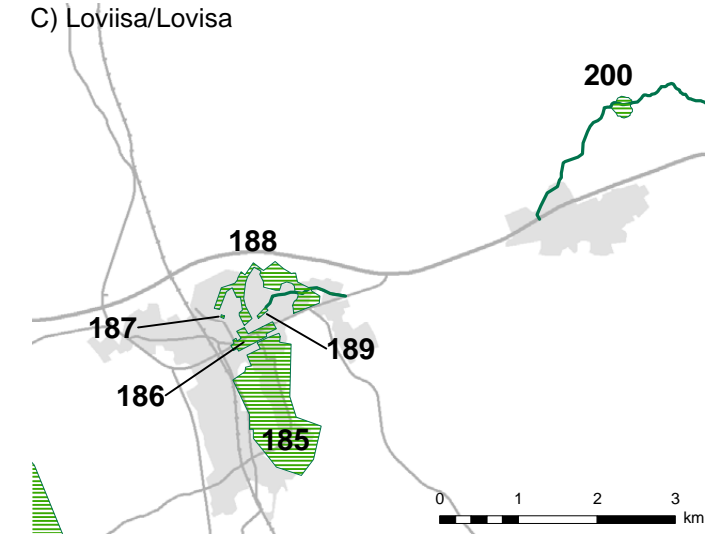
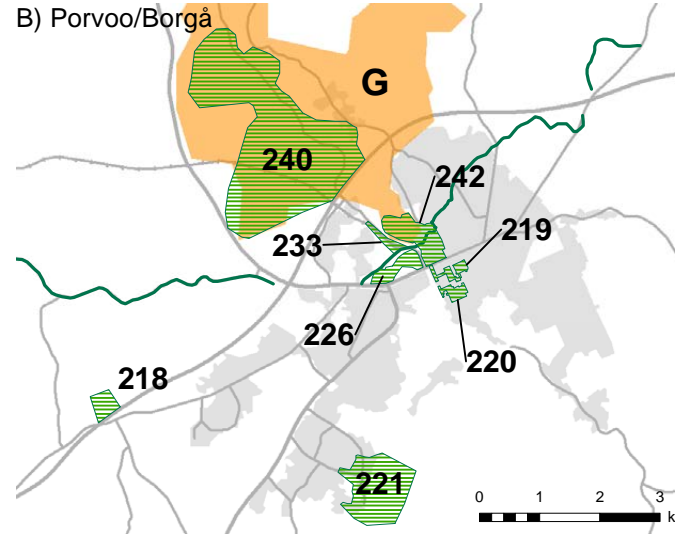
VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT
RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT
SEKÄ VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT
MAISEMA-ALUEET - OSASUURENNOKSET B-F

BYGGDA KULTURMILJÖER AV
RIKSINTRESSE OCH NATIONELLT
VÄRDEFULLA LANDSKAPSOMRÅDEN
- DELFÖRSTORINGAR B-F

Merkinät
Beteckningar

-  Kultuurihistoriallisesti merkittävä alue tai kohde (RKY-09)
-  Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse (RKY-09)
-  Suuri rantatie (Kuninkaantie)
Stora strandvägen (Kungsvägen)
-  Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995
Nationellt värdefullt landskapsområde, statsrådets principbeslut 5.1.1995

↑
Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral
Pohjakartta-aineisto © MML, 2012



Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt**Värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå**

NRO. NIMI	PINTA-ALA (ha)				
NR. NAMN	AREAL (ha)				
		18 Söderskogin viljelyalue	101,7	41 Herttoniemen asuntoalue	166,4
		19 Tapiola ja Otaniemi	559,0	42 Herttoniemen kartano	20,1
		20 Villa Miniato	3,8	43 Huopalahden asema	0,9
		21 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Suvisaaristo	2828,7	44 I maailmansodan linnoitteet - Ala-Malmi, Maununneva	0,6
		22 Espoonjokilaakson maisema-alue	1468,1	45 I maailmansodan linnoitteet - Harmaja	11,7
		91 Laajalahden kulttuurimaisema: Munkkiniemi - Tarvaspää - Ruukinranta	166,2	46 I maailmansodan linnoitteet - Isosaari	176,2
Askola				47 I maailmansodan linnoitteet - Itä-Villinki	62,8
1 Särkijärven-Tiilään kylä- ja kartanomaisema	1076,7	Hanko Hangö		48 I maailmansodan linnoitteet - Itäinen Pihlajasaari	14,0
233 Kyrölän ja Mättähistön kulttuurimaisema	502,0	23 Breidablickin kesäsiirtola	9,1		
234 Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	24 Hangon kulttuurimaisema	1857,8	49 I maailmansodan linnoitteet - Kannelmäki	6,1
Espoo Esbo		25 Hangon pohjoiset pientaloalueet	106,8	50 I maailmansodan linnoitteet - Katajaluoto	21,9
2 Bodomjärven ympäristö	1609,2	26 Hanko Pohjoisen teollisuuskorttelit	66,6	51 I maailmansodan linnoitteet - Kivikko, Jakomäki, Kontula	70,7
3 Espoon kartanon kulttuurimaisema	446,5	27 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Lappohja	758,5	52 I maailmansodan linnoitteet - Kuivasaari	40,0
4 Haukilahden asuntoalue	34,7	28 Kappelisatama	17,3	53 I maailmansodan linnoitteet - Länsi-Herttoniemi	5,5
5 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Karhusaaren huvila	14,9	29 Kudeneule Oy:n tehdasalue	22,9	54 I maailmansodan linnoitteet - Maununneva	11,4
6 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Skatanniemi-Kaitalahti-Rulludd	213,7	30 Oy Forcit Ab:n tehdasalue	150,8	55 I maailmansodan linnoitteet - Maununneva	15,8
7 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Iso Vasikkasaari	41,9	31 Russarön majakka ja linnoituslaitteet	145,9	56 I maailmansodan linnoitteet - Melkki	64,9
8 I maailmansodan linnoitteet - Leppävaara	3,3	32 Tvärminnen kylä ja tehdas	151,9	57 I maailmansodan linnoitteet - Mustavuori	116,2
9 I maailmansodan linnoitteet - Lupauksenvuori	6,5	33 Täktomin kylä	122,4	58 I maailmansodan linnoitteet - Myllypuro	4,0
10 I maailmansodan linnoitteet - Miessaari	124,3	Helsinki Helsingfors		59 I maailmansodan linnoitteet - Pajamäki	6,0
11 I maailmansodan linnoitteet - Mäkkylä	15,2	34 Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki	1631,8	60 I maailmansodan linnoitteet - Rysäkari	17,6
12 I maailmansodan linnoitteet - Vahvialankallio	7,5	35 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Degerön kartano	30,9	61 I maailmansodan linnoitteet - Skatanniemi	4,4
13 I maailmansodan linnoitteet - Vallikallio	2,9	36 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Itä-Helsingin huvilakulttuuri ja rannat	221,2	62 I maailmansodan linnoitteet - Vartiokylän linnavuori	1,6
14 I maailmansodan linnoitteet - Westend	2,7	37 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Tullisaari	55,5	63 Kallahti - Ramsinniemi - Uutela	379,8
15 Kilon viljelyaukeat ja huvila-asutus	133,1	38 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Vartiosaari	144,7	64 Kannelmäen kirkko	1,8
16 Nuuksion erämaakylä- ja huvila-alue	189,4	39 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Villinki	224,7	65 Keski-Vuosaari	209,2
17 Olarin asuntoalue	19,3	40 Helsingin keskuspuisto	627,2	66 Kivinokka ja Herttoniemen siirtolapuutarha	73,0
				67 Korkeasaaren eläintarha	52,9

68 Kulosaaren huvilakaupunki	24,9			276 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö	1844,2
Hyvinkää Hyvinge					
69 Käpylä-Koskela asuntoalue	312,8	92 Hiiltomon teollisuusalue	7,7	Karjalohja Karislojo	
70 Lauttasaaren eteläkärjen linnoitteet ja kesämajat	30,8	93 Hiiltomon teollisuusalue	0,3	111 Kirkonkylän - Lohjantaipaleen kulttuurimaisema	1053,1
71 Lauttasaari	278,2	94 Hyvinkään huoltola eli Ridasjärven päihdehuoltokeskus	18,2	112 Kärkelän ruukinalue ja kulttuurimaisema	55,6
72 Malmin hautausmaa	71,2	95 Hyvinkään keskusta	155,8	113 Nummijärven kulttuurimaisema	115,0
73 Malmin lentoasema	158,2	96 Hyvinkään Sveitsi	137,8	114 Tammiston - Tallaan kulttuurimaisema	215,4
74 Malmin rautatieasema	0,2	97 Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema	194,8	157 Lohjansaaristo	3308,2
75 Malminkartanon lähiö	186,3	98 Kalkkivuori	4,3	Karkkila Högfors	
76 Maunulan ja Pirkkolan asuntoalueet	79,3	99 Kaukasten teollisuusympäristö	38,6	115 Ahmoon kylä ja kulttuurimaisema	181,4
77 Meilahden huvila-alue ja Seurasaari	174,0	100 Kruununpuiston pientaloalue jälleenrakennuskaudelta	68,5	116 Haaviston kylä	104,3
78 Munkkivuoren asuntoalue	62,0	101 Kytäjän kartanon kulttuurimaisema	1589,5	117 Järvenpään kylä ja kulttuurimaisema	438,9
79 Olympiarakennukset - Velodromi	5,7	200 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto sekä Sääksjärven vapaa-ajan alue	585,8	118 Karkkilan teollisuus ja puutarhakaupunki	481,6
80 Pihlajamäen lähiö	112,8	Inkoo Ingå		119 Kulosuonmäen kaivos	1,6
81 Pihlajasaaret	55,3	102 Inkoon kirkonkylä	35,5	296 Vanjärven asutuskylä ja Jokikunnan kulttuurimaisema	3789,0
82 Pitäjänmäen rautatieasema	1,8	103 Tähtelän kylä ja Ingarskilanjoen varren kyläasutus	859,9	Kauniainen Grankulla	
83 Salmisaaren teollisuusalue	26,1	104 Vassbölen kylä ja kulttuurimaisema	347,3	120 Gallträskin huvila- ja omakotiasutus	32,6
84 Santahaminan sotilassaari	792,0	105 Västankvarnin maatalousoppilaitos ympäristöineen	803,6	121 Kauniaisten asema	1,3
85 Siltamäen asuntoalue	55,7	106 Österkullabäckenin, Westerbyn ja Lågnäsin viljelymaisema	590,2	Kerava Kervo	
86 Suomenlinna	937,0	107 Inkoon saariston kulttuurimaisema - Barölandet, Barösund, Orlandet, Stor Ramsjö	8960,3	122 Ala-Koivikon pientaloalue, Savio	4,5
87 Talin siirtolapuutarha	18,4	260 Mustionjokilaakson kulttuurimaisema	5798,0	123 Keravan asemanseutu	1,4
88 Tapaninkylän asuntoalue	64,7	261 Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema	5694,1	124 Keravan nuorisovankila	165,4
89 Viikin opetus- ja koetila	305,1	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	125 Savion teollisuusympäristö	21,8
90 Östersundomin kulttuurimaisema	223,8	Järvenpää Träskända		Kirkkonummi Kyrkslätt	
91 Laajalahden kulttuurimaisema: Munkkiniemi - Tarvaspää - Ruukinranta	166,2	108 Järvenpään rautatieasema	0,5	21 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Suvisaaristo	2828,7
287 Länsisalmen kulttuurimaisema	120,3	109 Pajalan teollisuusympäristö	20,4	126 Eestinkylän ja Piispankylän kulttuurimaisema	1954,8
288 Vantaanjokilaakson maisema-alue	3416,7	110 Tuusulan reservikompania	3,9	127 Haapajärven kulttuurimaisema	415,6

128 Humaljärven kulttuurimaisema: Volsin kartano ja kulttuurimaisema	275,8	152 Paloniemen kulttuurimaisema	256,1	176 Vådholmsfjärden	358,7
129 Kurkin kartano viljelymaisemineen	171,6	153 Sammatin kulttuurimaisema	2185,3	177 Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso	19839,5
130 Luoman kylä ja Vitträskin ympäristö	773,7	154 Vaanilan kartanomiljö ja Pulli - Kouvola	672,1	232 Pellinki - Pellinginsalmen väylän kulttuuriympäristö, Tullundet	199,5
131 Oitbackan kartano ja kulttuurimaisema	127,8	155 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta	165,4	Myrskylä Mörskom	
132 Pikkalanlahden teollisuusalueet	218,0	156 Vohloisten kartano ja malmikaivannot	44,3	177 Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso	19839,5
133 Kallbådan majakka	11,4	157 Lohjansaaristo	3308,2	178 Hyövinkylän, Jaakkolan ja Hallilan kylien tiemaisema	1340,7
134 Porkkalan saariston merireitti ja linnoitteet	2797,0	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	179 Myrskylän kirkonmäki	123,2
135 Porkkalanniemen kulttuurimaisema	2072,9	Loviisa Lovisa		Mäntsälä	
136 Upinniemen varuskunta-alue	589,9	158 Bästö-Sandön saaristomaisema	940,8	180 Hautjärven kartanomaisema	182,3
137 Vanha Heikkiläntien ympäristö	91,1	159 Kullaan kartano ja Taasianjoen kulttuurimaisema	239,6	181 Murroslaakson kulttuurimaisemaa Mäntsälässä - Kaukalammi, Etola ja Saari	725,7
138 Överbyn ja Vuohimäen kulttuurimaisema	211,6	160 Kungshamnin historiallinen satamapaikka	460,8	182 Mäntsälän kirkon ja kartanon ympäristöt	42,7
Lapinjärvi Lapträsk		161 Kymijoen laakso - Strömforsin ruukki ja Ahvenkosken ympäristö	24431,4	183 Ohkolan kylä	362,2
139 Heikinkylän kulttuurimaisema	446,8	162 Loviisan Esplanadi, alakaupunki ja maalinnoitus	209,1	184 Ohkolan sairaala	12,6
140 Kimonkylän kulttuurimaisema	783,9	163 Loviisanjoen ja -harjun kulttuurimaisema	4220,0	185 Sälinkään kylä	87,3
141 Lapinjärven kirkonkylä ja kulttuurimaisema	208,2	164 Meriväylien rakennusperintö - Boistö ja Lehtinen	138,7	186 Sääksjärven tienvarsiasiatus	671,6
142 Porlammin ja Käkikosken kulttuurimaisema	791,7	165 Meriväylien rakennusperintö - Korvör	6,1	201 Mustijokilaakson kulttuurimaisema	4287,7
143 Sjökuulla, Lapinjärven huoltola	82,8	166 Meriväylien rakennusperintö - Risholm	12,1	Nummi-Pusula	
144 Taasianjoen kulttuurimaisema	2662,7	167 Meriväylien rakennusperintö - Rönskär	4,7	187 Ariman entinen lasitehdas	24,9
		168 Orregrundin tunnusmajakka ja luotsiasema	49,4	188 Koisjärven-Retlahden-Vörlön jne. kulttuurimaisema	668,2
Lohja Lojo		169 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Hormnäs	9,5	189 Kärkölän kirkonseutu	23,0
145 Elias Lönnrotin vanhuuden koti	11,8	170 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Sarvilahti	1055,1	190 Myllymäen torppa	23,4
146 Iso-Teutarin kartanoympäristö	136,7	171 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Ströms	38,8	191 Nummenjoen-Pusulanjoen viljelylaakso	6504,2
147 Kirkniemen kartanomaisema	428,4	172 Sarvisalon keskiaikaiset kylät - Härkäpää, Hörslök ja Rösund	565,2	192 Taustan torppien ja asutustilojen maisema	450,9
148 Lohjan kirkko ympäristöineen	331,9	173 Suuri Rantatie - Holmgård	40,9	Nurmijärvi	
149 Lylyisten kylä	75,1	174 Svartholman linnoitus	117,7	193 Myllykosken silta	24,7
150 Ojamon rautakaivos ja kartano	13,1	175 Valkon satama ja ympäröivät asuinalueet	132,6	194 Nummenpään kylämaisema	583,5
151 Paksalon kylä	154,0			195 Nurmijärven kirkonmäki ja Pukkilan kylä	16,7

196	Palojoen kylän kulttuurimaisema	492,3	217	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Andersholmen	4,7	236	Båsan kylä	143,8
197	Perttula, Uotila, Numlahti, Valkjärvi	1281,2	218	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Långholmen	12,2	237	Dagmarkällanin lähde Källvikenin lahdella	25,4
198	Raalan kartano ja kulttuurimaisema	311,8	219	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Onas	44,5	238	Dragsvikin varuskunta	64,5
199	Rajamäen teollisuusympäristö	88,0	220	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Pirttisaari	170,6	239	Espingskärin saaristokylän kulttuurimaisema	1366,7
200	Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto sekä Sääksjärven vapaa-ajan alue	585,8	221	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Rågskår	38,9	240	Fiskarsin-Antskogin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat	8542,2
			222	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Söderskärin majakka	20,8	241	Gullön kartano - Dragonsin torppa	3,6
Pornainen Borgnäs			223	Porvoon saaristokylät - Emäsälön kulttuurimaisema	800,0	242	Gullön kartano - Gullön mylly	6,4
201	Mustijokilaakson kulttuurimaisema	4287,7	224	Porvoon saaristokylät - Sondby	44,2	243	Gullön kartano ja kulttuurimaisema	118,2
Porvoo Borgå			225	Porvoon saaristokylät - Vessölandetin kulttuurimaisema	418,3	244	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog - linja	7,4
202	Barnens by ja Mikaelkapellet	11,6	226	Porvoon vanha kaupunki ja sitä ympäröivä kaupunkirakenne	502,5	245	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog - linja	5,8
203	Björkholmin luotsiasema	3,9	227	Postimäki, Ilolan kylä ja Ilolanjoen kulttuurimaisema	382,4	246	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog - linja	664,5
204	Gammelbackan kerrostalolähiö	40,9	228	Stensbölen kartano ja kulttuurimaisema	32,9	247	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Koön linnoituslaitteet	82,0
205	Haikon kartano ja Edelfeltin kulttuurimaisema	22,0	229	Svartbäckin kivilouhos ja Pedarsändan kalmisto	2,0	248	Hästö-Busö	115,0
206	Hamarin asuntoalue ja Porvoon höyrysahan paikka	110,8	230	Tolkkisten teollisuusympäristö	47,1	249	Jussarö-Gaddfjärden	430,8
207	Jakkarilan kartano	48,5	231	Yliken kylä	317,6	250	Jussarön kaivossaari	257,5
208	Kulloon kartano	38,0	232	Pellinki - Pellinginsalmen väylän kulttuuriympäristö, Tullsundet	199,5	251	Kosken rautaruukki	209,8
209	Larsskärin satamapaikka	18,9	234	Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	252	Meltolan sairaala	17,3
210	Ilolanjoen kulttuurimaisema, Sannäsin kartano ja Husholmenin linnasaari	442,5				253	Olsbölen kartano	1087,5
211	Mustijokilaakson kulttuurimaisema - Boen kartano	241,2	Pukkila			254	Riilahden taistelun muistomerkit	0,4
212	Mustijokilaakson kulttuurimaisema - Tjusterby, Treksilä, Brasas ja Åminsby	537,8	233	Kyrölän ja Mättähistön kulttuurimaisema	502,0	255	Skogbyn masuuni ja sahan alue	92,9
213	Pellinki - Glosholm, Äggskär ja Ednäsinniemi	455,3	234	Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	256	Skärlandet/Skåldön viljelymaisema	582,2
214	Pellinki - Klovharun	2,6	Raasepori Raseborg			257	Tammisaaren kaupunki	277,2
215	Pellinki - Sundön tilakeskus	25,1	107	Inkoon saariston kulttuurimaisema - Barölandet, Barösund, Orslandet, Stor Ramsjö	8960,3	258	Vitsandin skanssi	7,4
216	Pellinki - Söderbyn ja Österbyn kylät	244,0	235	Bromarvin ja Tenholan kulttuurimaisema	9570,0	259	Västerbyn kartano	21,3

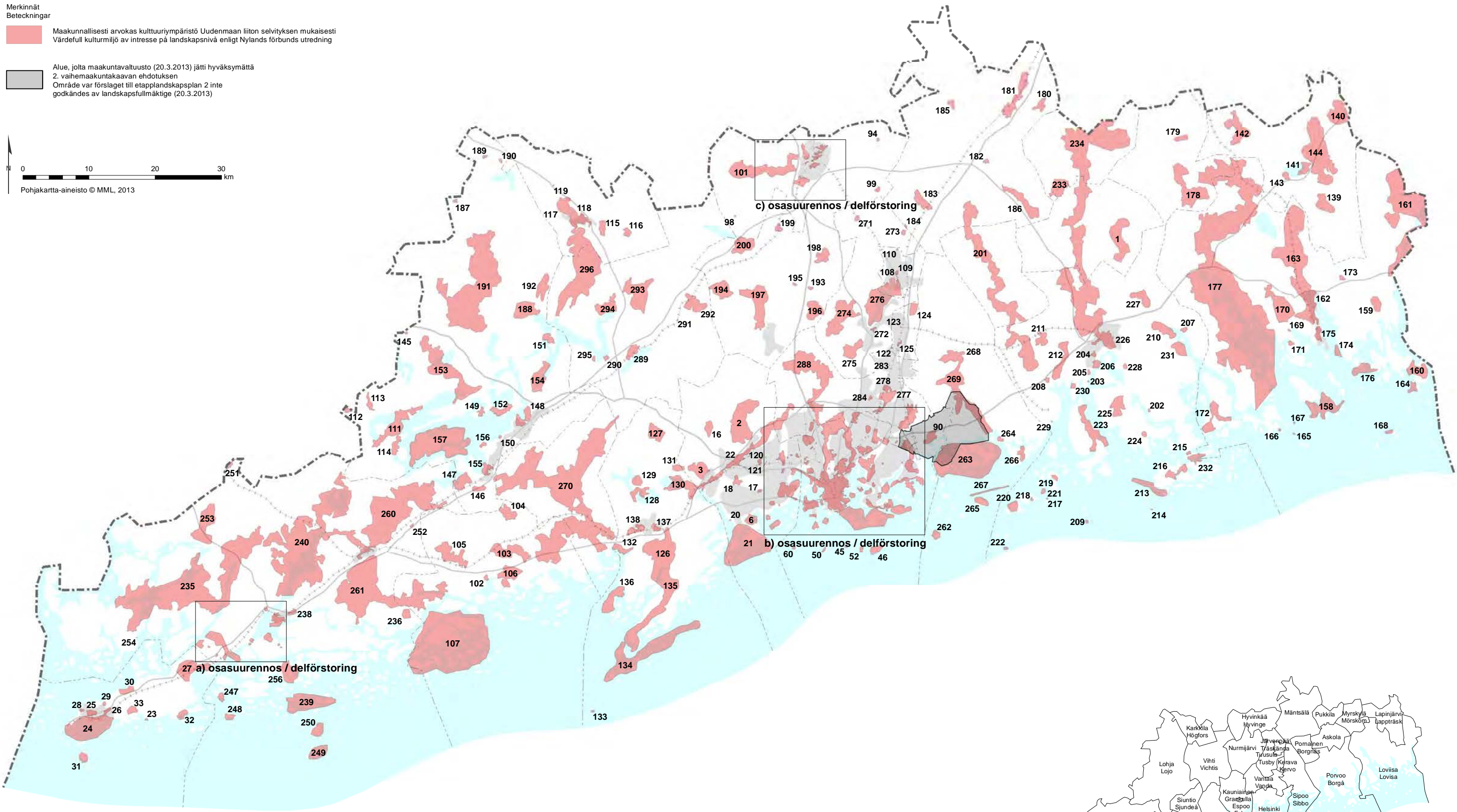
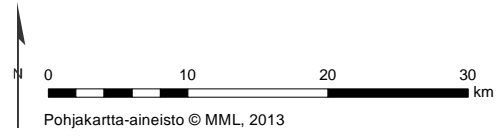
260 Mustionjokilaakson kulttuurimaisema	5798,0	284 Simonmetsän kerrostaloalue	21,3
261 Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema	5694,1	285 Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano	500,8
Sipoo Sibbo		286 Tikkurilan kulttuurimaisema	62,6
262 Eestiluoto	108,8	287 Länsisalmen kulttuurimaisema	120,3
263 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Sipoon saaristo	4300,3	288 Vantaanjokilaakson maisema-alue	3416,7
264 Kalkkirannan teollisuusalue	42,3	Vihti Vichtis	
265 Kaunissaaren virkistysalue	169,0	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4
266 Löparön kulttuurimaisema	152,0	289 Enäjärven kulttuurimaisema	251,2
267 Meriväylien rakennusperintö - Gråskär ja Tallörn	125,1	290 Kopun kartano sekä Luontolan ja Päivölän virkistyskodit	44,2
268 Nikkilän sairaala-alue	22,8	291 Otalammen asemanseutu	1,3
269 Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema	2201,9	292 Selin maisema	498,5
Siuntio Sjundeå		293 Suontaan viljelymaisema ja Olkkalan ja Kourlan kartanomaisemat	1186,6
270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	294 Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema	497,4
Tuusula Tusby		295 Vuorelan koulukoti	26,0
271 Jokelan teollisuusalue	40,2	296 Vanjärven asutuskylä ja Jokikunnan kulttuurimaisema	3789,0
272 Klaavolan tila ja Hyrylän kasarmialue	25,1		
273 Marieforsin ruukki ja Kellokosken sairaala	34,3		
274 Rusutjärven, Siippoon ja Nahkelan kylien viljelymaisema	1215,7		
275 Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisema	468,2		
276 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö	1844,2		
Vantaa Vanda			
22 Espoonjokilaakson maisema-alue	1468,1		
277 Hanabölen kylämaisema	322,2		
278 Havukosken asuntoalue (Koivukylä)	77,5		
279 Helsingin pitäjän kirkonkylä	72,9		
280 I maailmansodan linnoitteet - Länsimäki	29,4		
281 I maailmansodan linnoitteet - Maratonpuisto	5,9		
282 Kaivokselan asuntoalue	65,9		
283 Korson rautatieasema	0,6		

MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT KULTTUURIYMPÄRISTÖT VÄRDEFULLA KULTURMILJÖER AV INTRESSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ

Merkinnät
Beteckningar

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö Uudenmaan liiton selvityksen mukaisesti
Värdefull kulturmiljö av intresse på landskapsnivå enligt Nylands förbunds utredning

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



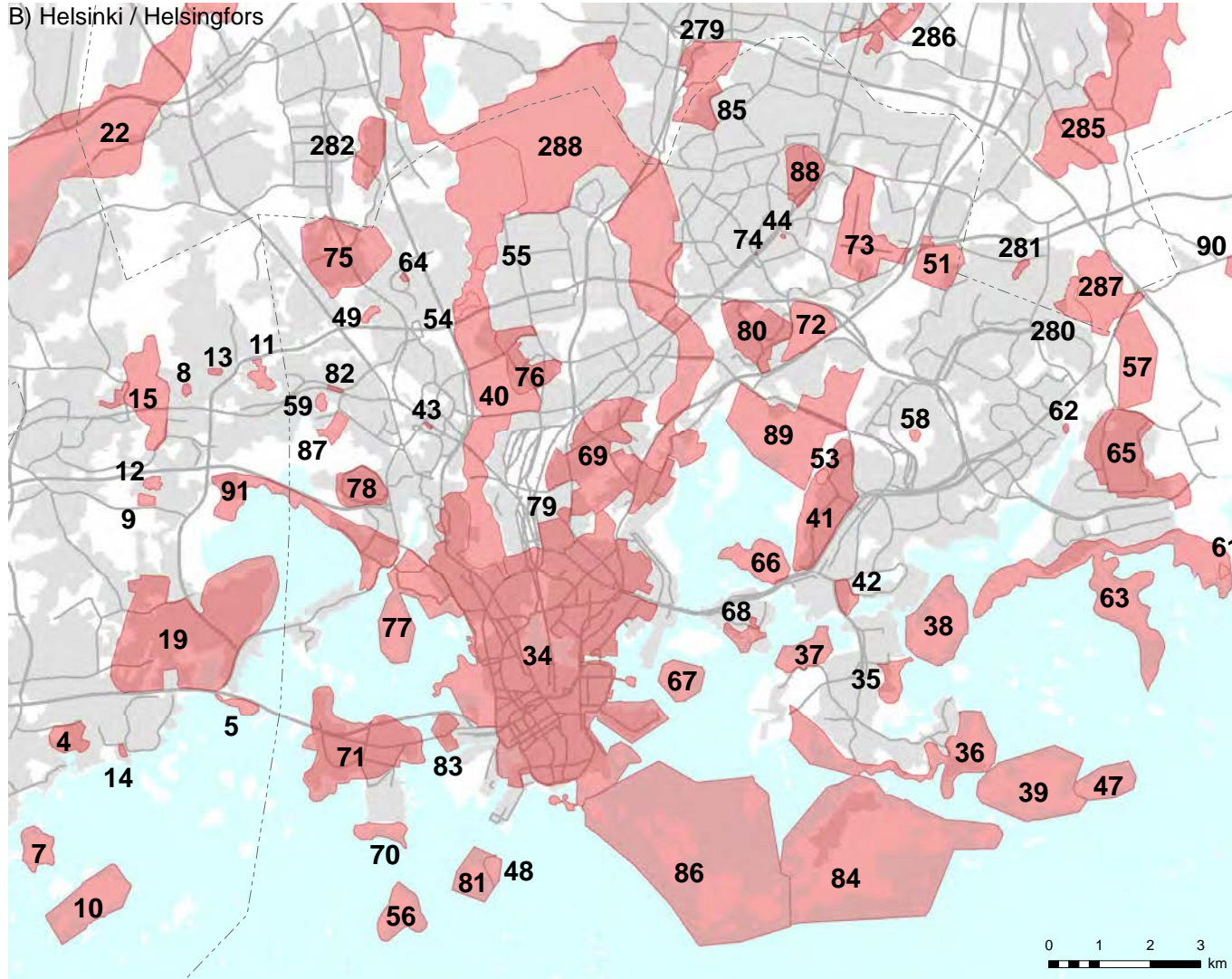
MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT KULTTUURIYMPÄRISTÖT - OSASUURENNOKSET A-C VÄRDEFULLA KULTURMILJÖER AV INTRESSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - DELFÖRSTÖRNINGAR A-C

Merkinnet
Beteckningar

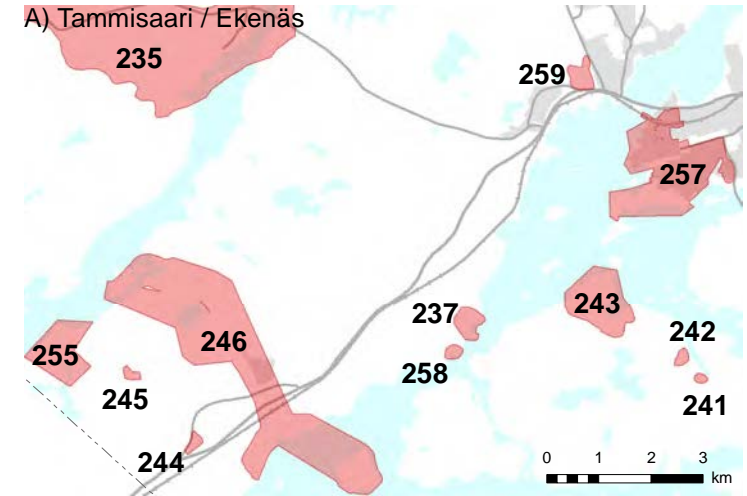
Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö Uudenmaan liiton selvityksen mukaisesti
Värdefull kulturmiljö av intresse på landskapsnivå enligt Nylands förbunds utredning

Pohjakartta-aineisto © MML, 2012

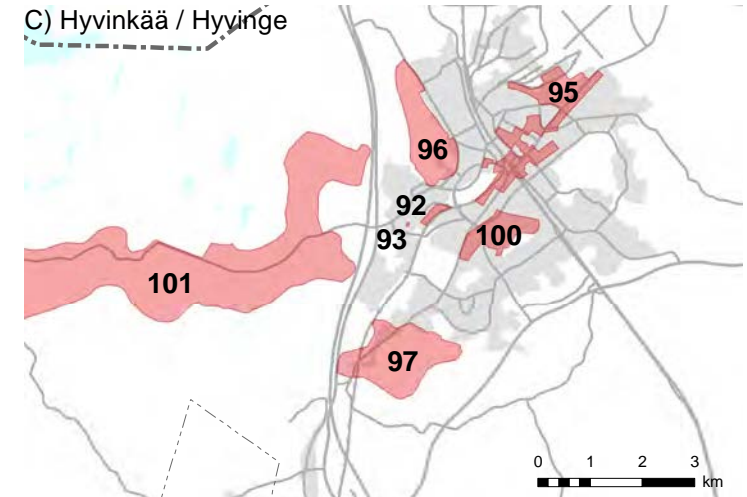
B) Helsinki / Helsingfors



A) Tammisaari / Ekenäs



C) Hyvinkää / Hyvinge



MUUTOKSET VIHERJÄRJESTELMÄSSÄ ÄNDRINGAR I GRÖNSTRUKTUREN

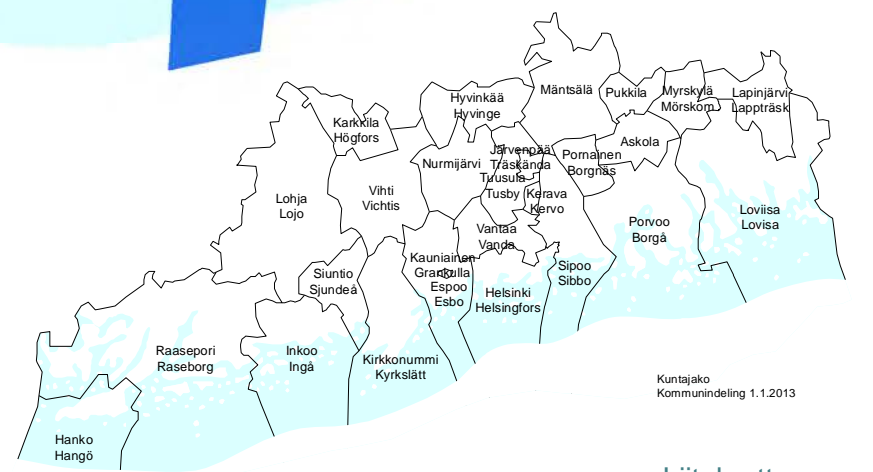
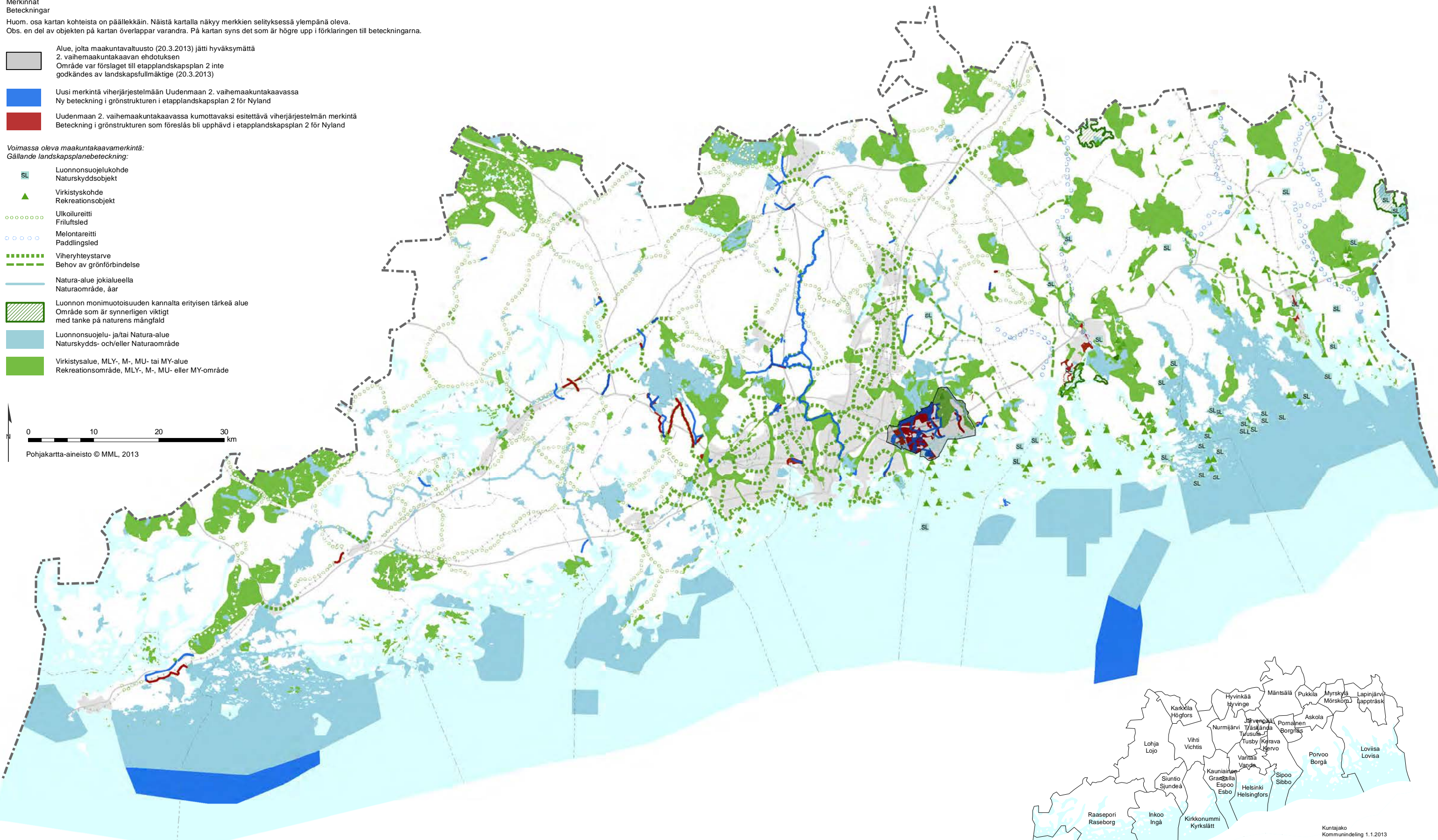
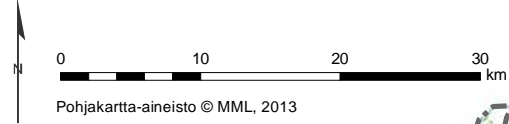
Merkinnät Beteckningar

Huom. osa kartan kohteista on päällekkäin. Näistä kartalla näkyy merkien selityksessä ylempänä oleva.
Obs. en del av objekten på kartan överlappar varandra. På kartan syns det som är högre upp i förklaringen till beteckningarna.

- Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)
- Uusi merkintä viherjärjestelmään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa
Ny beteckning i grönstrukturen i etappplansplan 2 för Nyland
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kumottavaksi esitettävä viherjärjestelmän merkintä
Beteckning i grönstrukturen som föreslås bli upphävd i etappplansplan 2 för Nyland

Voimassa oleva maakuntakaavamerkintä: Gällande landskapsplanebeteckning:

- SL Luonnonsuojelukohde
Naturskyddsobjekt
- Virkistyskohde
Rekreatjonsobjekt
- Ulkoilureitti
Frituftsled
- Melontareitti
Paddlingsled
- Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse
- Natura-alue jokialueella
Naturaområde, åar
- Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue
Område som är synnerligen viktigt med tanke på naturens mångfald
- Luonnonsuojelu- ja/tai Natura-alue
Naturskydds- och/eller Naturaområde
- Virkistysalue, MLY-, M-, MU- tai MY-alue
Rekreatjonsområde, MLY-, M-, MU- eller MY-område



Natura 2000-ohjelman alueet

Områden som hör till programmet Natura 2000

NIMI	PINTA-ALA, ha	SCI, SPA*	TUNNUS	KUNTA					
NAMN	AREAL, ha	SCI, SPA*	KOD	KOMMUN					
Ahvenkoskenlahti	446	SPA	FI0416005	Pyhtää, Loviisa	Konianvuori	123	SCI	FI0100039	Vihti
Asemansuo	18	SCI	FI0100047	Karkkila	Kotojärvi - Isosuo	365	SPA/SCI	FI0100058	Mäntsälä
Bengtsårin lehto	17	SCI	FI0100008	Hanko	Kullaffjärdenin lintuvesi	185	SPA/SCI	FI0100081	Loviisa
Boxin suot	156	SCI	FI0100068	Sipoo, Porvoo	Kummelbergen	166	SCI	FI0100099	Sipoo
Byträsket	19	SCI	FI0100098	Sipoo	Kymijoki	4250	SCI	FI0401001	Kouvola, Kotka, Pyhtää, Loviisa
Bånbergetin aarnialue	18	SCI	FI0100091	Espoo	Kytäjän - Usmin metsäalue	2266	SCI	FI0100051	Hyvinkää
Bölsviken-Stormossen	282	SCI	FI0100001	Raasepori	Källaudden - Virstholmen	87	SCI	FI0100080	Loviisa
Elisaaren ja Rövassin lehdot	23	SCI	FI0100016	Inkoo	Laajalahden lintuvesi	192	SPA/SCI	FI0100028	Espoo
Emäsalon suot	100	SCI	FI0100076	Porvoo	Lakimäen metsä	50	SCI	FI0100035	Lohja
Espoonlahti-Saunalahti	223	SCI	FI0100027	Espoo, Kirkkonummi	Lampisuo	120	SCI	FI0100070	Pornainen
Finnräskin vanhat metsät	154	SCI	FI0100022	Kirkkonummi	Lemmenlaakson lehto	94	SCI	FI0100044	Järvenpää
Gästerbyn järvet ja suot	199	SCI	FI0100067	Sipoo	Lintuikiimanvuori	42	SCI	FI0100032	Nummi-Pusula
Haaviston alueet	59	SCI	FI0100050	Karkkila	Lohjanharju ja Ojamonkangas	272	SCI	FI0100031	Lohja
Hangon itäinen selkä**	11098	SCI	FI0100107	Hanko, Raasepori	Lohjanjärven alueet	213	SCI	FI0100036	Lohja, Karjalohja, Raasepori
Harpar Storträsket ja Lillträsket	225	SCI	FI0100003	Raasepori	Långån kosteikko	46	SCI	FI0100055	Raasepori
Haukkamäki	23	SCI	FI0100090	Nummi-Pusula, Somero	Läpträsket	199	SPA/SCI	FI0100011	Raasepori
Hyppärän harjualue	2468	SCI	FI0200010	Salo, Somero, Nummi-Pusula	Matalajärvi	112	SCI	FI0100092	Espoo
Ilveskallion vanha metsä	21	SCI	FI0100079	Lapinjärvi	Medvastö - Stormossen	821	SPA/SCI	FI0100024	Kirkkonummi
Inkoon saaristo	203	SPA/SCI	FI0100017	Inkoo	Meiko - Läpträsk	1949	SCI	FI0100021	Kirkkonummi, Siuntio
Järvisuo - Ridasjärvi	686	SPA/SCI	FI0100052	Hyvinkää	Metsäkulma	151	SCI	FI0100094	Mäntsälä
Kaanaan vanha metsä	17	SCI	FI0100037	Nurmijärvi	Mustametsä	30	SCI	FI0100060	Mäntsälä
Kairassuon vanha metsä	9	SCI	FI0100088	Mäntsälä	Mustasuo	214	SCI	FI0305004	Hausjärvi, Hyvinkää
Kalkkilampi - Sääksjärvi	976	SCI	FI0100056	Hyvinkää, Nurmijärvi	Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet	355	SPA/SCI	FI0100065	Helsinki, Vantaa
Kalkkimäki ja Laukmäki	67	SCI	FI0100014	Karjalohja	Mustionjoki	188	SCI	FI0100023	Raasepori
Kallahden harju-, niitty- ja vesialueet	251	SCI	FI0100063	Helsinki	Myllymäki	7	SCI	FI0100015	Nummi-Pusula
Kallbådanin luodot ja vesialue	1520	SCI	FI0100089	Kirkkonummi, Inkoo	Nummi-Pusulan lintuvedet	423	SPA	FI0100042	Nummi-Pusula, Lohja
Kanteleenjärven lintuvesi	93	SPA/SCI	FI0100072	Pukkila	Nuuskio	5644	SPA/SCI	FI0100040	Vihti, Espoo, Kirkkonummi
Karkali, Suuriniemi ja Mailan alueet	120	SCI	FI0100012	Karjalohja	Ohkolanjokilaakso	22	SCI	FI0100061	Mäntsälä
Karstunlahden metsä ja kalliot	34	SCI	FI0100034	Lohja	Peltolan vanha metsä	48	SCI	FI0100095	Mäntsälä
Keihässuo	127	SCI	FI0100049	Karkkila, Loppi	Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualue	65775	SPA/SCI	FI0100078	Porvoo, Loviisa
Keravanjokikanjonin lehto	54	SCI	FI0100045	Tuusula	Petkelsuo	284	SCI	FI0100053	Hyvinkää, Nurmijärvi
Keräkankare ja Kymälähde	171	SCI	FI0100043	Nummi-Pusula	Pikkujärvi	87	SPA/SCI	FI0100030	Lohja
Kilpisuo	333	SCI	FI0305005	Hausjärvi, Mäntsälä	Pohjan - Kiskon järvi	1038	SCI	FI0100029	Raasepori, Salo
Kirkkonummen saaristo (SCI)	1750	SCI	FI0100026	Kirkkonummi, Inkoo	Porvoonjoen suisto - Stensböle	1331	SPA/SCI	FI0100074	Porvoo
Kirkkonummen saaristo (SPA)	14234	SPA	FI0100105	Kirkkonummi, Inkoo	Puujärvi	694	SCI	FI0100013	Karjalohja
Kiskonjoen latvavedet	56	SCI	FI0200120	Salo, Karjalohja, Raasepori	Rientolan metsä	39	SCI	FI0100097	Pornainen
Kiskonjoen vesistö	309	SPA/SCI	FI0200083	Salo, Raasepori	Rörstrandin vanha metsä	287	SCI	FI0100069	Sipoo
Kivilamminsuu - Pitkästenjärvet	220	SCI	FI0100059	Mäntsälä, Hyvinkää	Saltfjärdenin - Tavastfjärdenin lintuvedet	260	SPA/SCI	FI0100025	Kirkkonummi
Klaukkalan Isosuo	148	SCI	FI0100038	Nurmijärvi	Sandkallanin eteläpuolinen merialue**	7468	SCI	FI0100106	Porvoo
Koivumäki - Luutasuo	287	SCI	FI0323001	Kärkölä, Mäntsälä	Santalankorpi	73	SCI	FI0100007	Hanko
Sipoonkorpi	1267	SCI	FI0100066	Sipoo, Vantaa					

Siuntionjoki	303	SCI	FI0100085	Siuntio
Stormossen	107	SCI	FI0100018	Inkoo
Stormossenin aarnialue	93	SCI	FI0100093	Hanko
Svinberget - Lagerholmen	56	SCI	FI0100054	Raasepori
Söderskärin ja Långörenin saaristo	18219	SPA/SCI	FI0100077	Porvoo
Tammisaaren ja Hangon saariston ja	52630	SPA/SCI	FI0100005	Raasepori, Hanko, Inkoo
Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue				
Tapelsåsen - Lindövikens - Heimlax	516	SCI	FI0100002	Raasepori
Tervalamminsuo	255	SCI	FI0344008	Tammela, Karkkila
Teutjärven ja Suvijärven lintuvedet	568	SPA	FI0100082	Loviisa, Kouvola
Tomasbölebäcken	10	SCI	FI0100096	Raasepori
Torsgårdin metsä	44	SCI	FI0100100	Siuntio
Tulijärvi - Makubergen	47	SCI	FI0100010	Raasepori, Karjalohja
Tulliniemen linnustonsuojelualue	2566	SPA/SCI	FI0100006	Hanko
Tungträsketin vanha metsä	20	SCI	FI0100075	Porvoo
Tuusulanjärven lintuvesi	200	SPA	FI0100046	Tuusula, Järvenpää
Vaanilanlahti	68	SCI	FI0100102	Lohja
Vahterpään fladat	104	SCI	FI0100083	Loviisa
Valkaman metsä	44	SCI	FI0200167	Somero
Vanhankaupunginlahden lintuvesi	316	SPA/SCI	FI0100062	Helsinki
Vanjärvi - Laukkamäki	156	SPA	FI0100103	Vihti
Vanjärvi, Märjäntienmäki ja Laukkamäki	180	SCI	FI0100041	Vihti
Varvarinsuo	60	SCI	FI0100009	Raasepori, Inkoo
Vaskijärven metsä	106	SCI	FI0100048	Karkkila
Venunmetsä	41	SCI	FI0100071	Pukkila
Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät	369	SCI	FI0100064	Vantaa, Espoo
Vähäjärvenkallioiden vanha metsä	74	SCI	FI0100057	Mäntsälä
Åkärr, Strykmossen ja Pytberg	73	SCI	FI0100033	Lohja, Siuntio
Österfjärden	95	SCI	FI0100101	Raasepori

Natura-alueet jokialueilla

Naturaområden, år

NIMI	PINTA-ALA, ha	SCI, SPA*	TUNNUS	KUNTA
NAMN	AREAL, ha	SCI, SPA*	KOD	KOMMUN
Kiskonjoen latvavedet		SCI	FI0200120	Salo, Karjalohja, Raasepori
Mustionjoki		SCI	FI0100023	Karjaa, Raasepori
Sipoonjoki		SCI	FI0100086	Sipoo, Pornainen
Siuntionjoki		SCI	FI0100085	Siuntio
Vantaanjoki**		SCI	FI0100104	Helsinki, Nurmijärvi, Tuusula, Vantaa

* SCI = Sites of Community Importance (luontodirektiivin mukainen Natura-alue/Naturaområde enligt habitatdirektivet)

SPA = Special Protection Areas (lintudirektiivin mukainen Natura-alue/Naturaområde enligt fågeldirektivet)


** Valtioneuvoston päätös 1.3.2012

Lähteet: Suomen ympäristökeskus, Uudenmaan ELY-keskus

Källor: Finlands miljöcentral, Nylands ELY-central

MAATALOUDEN KANNALTA HYVÄT JA YHTENÄISET PELTOALUEET BÖRDIGA OCH ENHETLIGA ÅKRAR FÖR JORDBRUKSPRODUKTION

Merkinnät
Beteckningar


 Hyvät ja yhtenäiset peltoalueet "Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla" -selvityksen mukaisesti
Bördiga och enhetliga åkrar enligt utredningen "Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland"

Kriteerit:

- Muista peltokuvioista erillisen peltokuvion laajuus vähintään 20 ha
- Erillisten peltokuvioiden välinen etäisyys on alle 300 metriä
- Enintään 300 metrin etäisyydellä toisistaan olevan peltokuvioiden muodostaman peltoalueen on oltava kokonaispinta-alaltaan vähintään 100 ha

Kriterier:

- En åkerfigur som ligger separat från andra åkerfigurer är minst 20 ha stor
- Avståndet mellan separat belägna åkerfigurer är under 300 meter
- Ett åkerområde som bildas av åkerfigurer som ligger högst 300 meter från varandra ska ha en totalareal av minst 100 ha

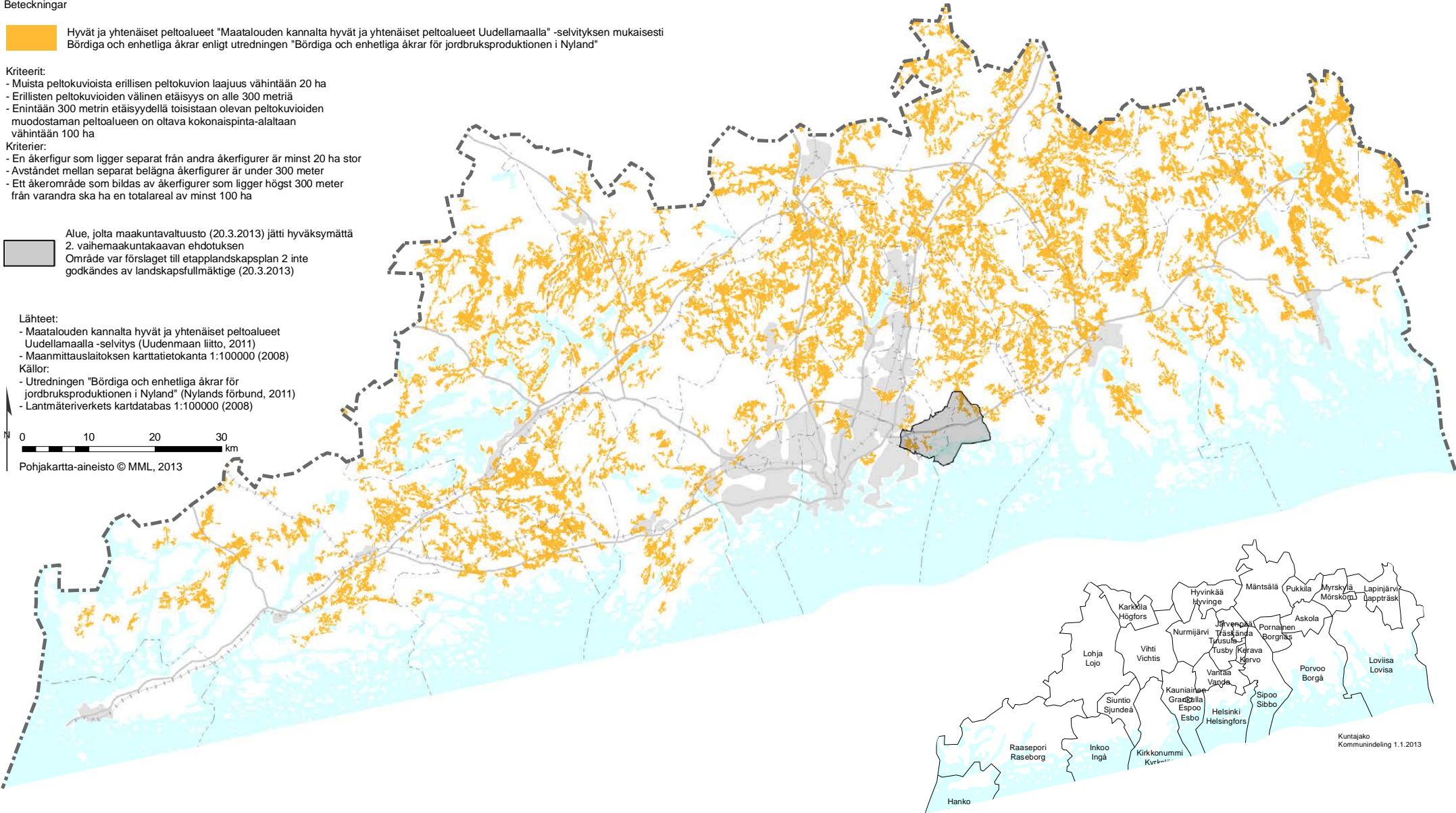
 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

Lähteet:

- Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla -selvitys (Uudenmaan liitto, 2011)
- Maanmittauslaitoksen karttatietokanta 1:100000 (2008)
- Källor:
 - Utredningen "Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland" (Nylands förbund, 2011)
 - Lantmäteriverkets karttdatabas 1:100000 (2008)

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2013

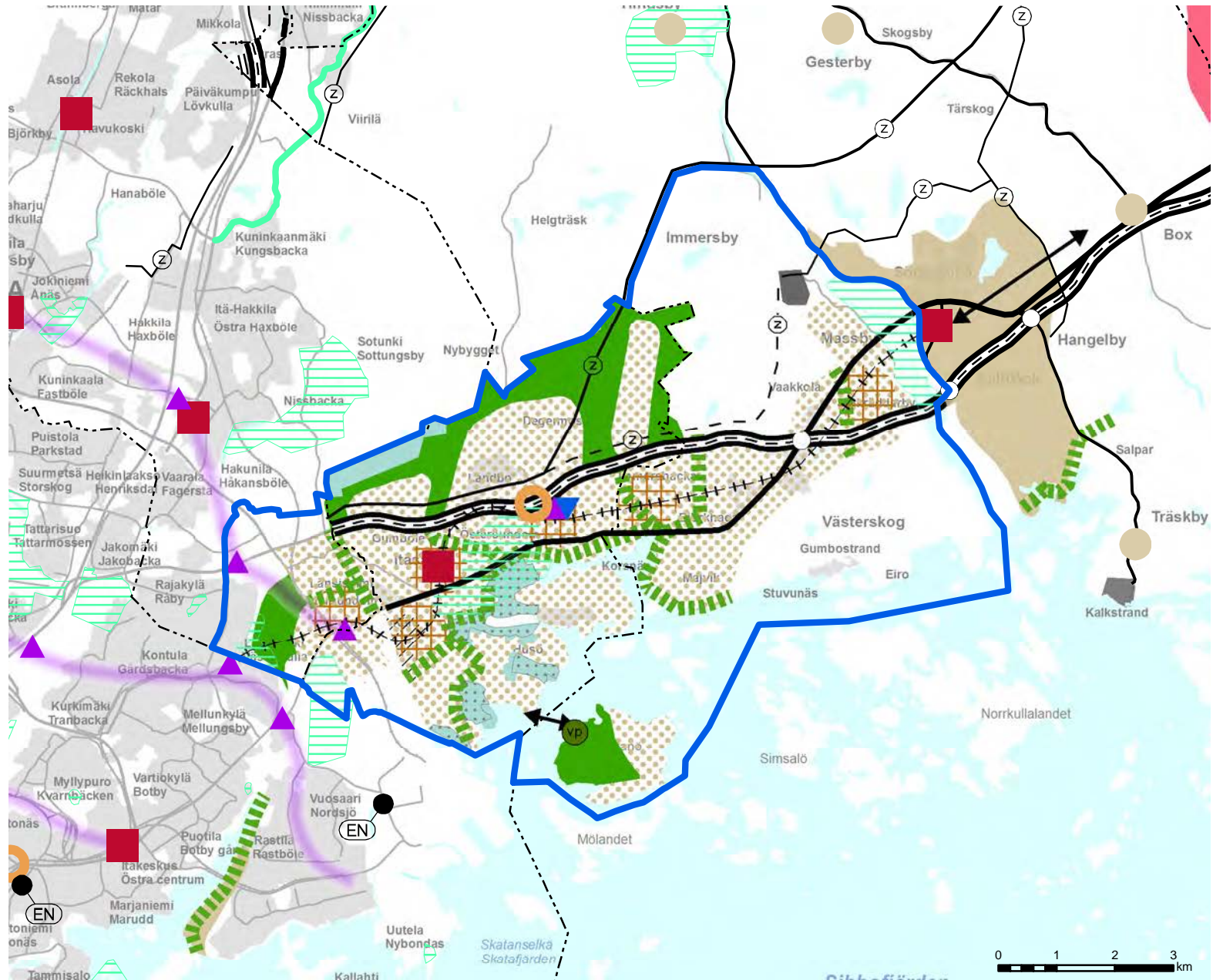
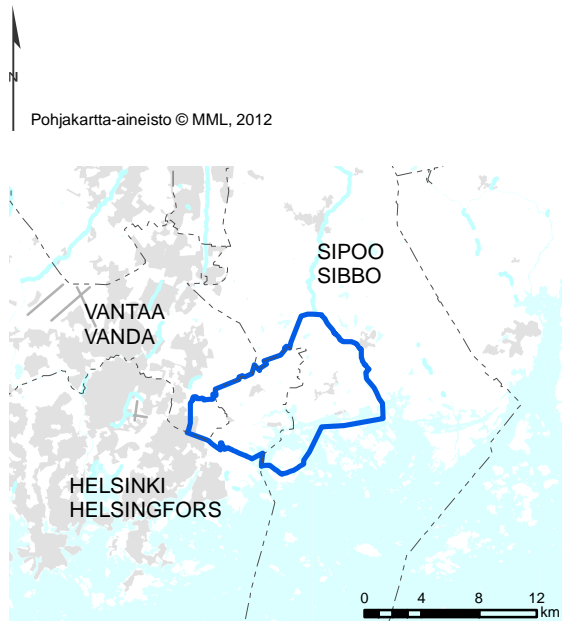


UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

Merkinnät
Beteckningar



Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland inte godkändes av landskapsfullmäktige



UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - KUMOTTAVAT MERKINNÄT

ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - BETECKNINGAR SOM UPPHÄVS

Merkinnät
Beteckningar

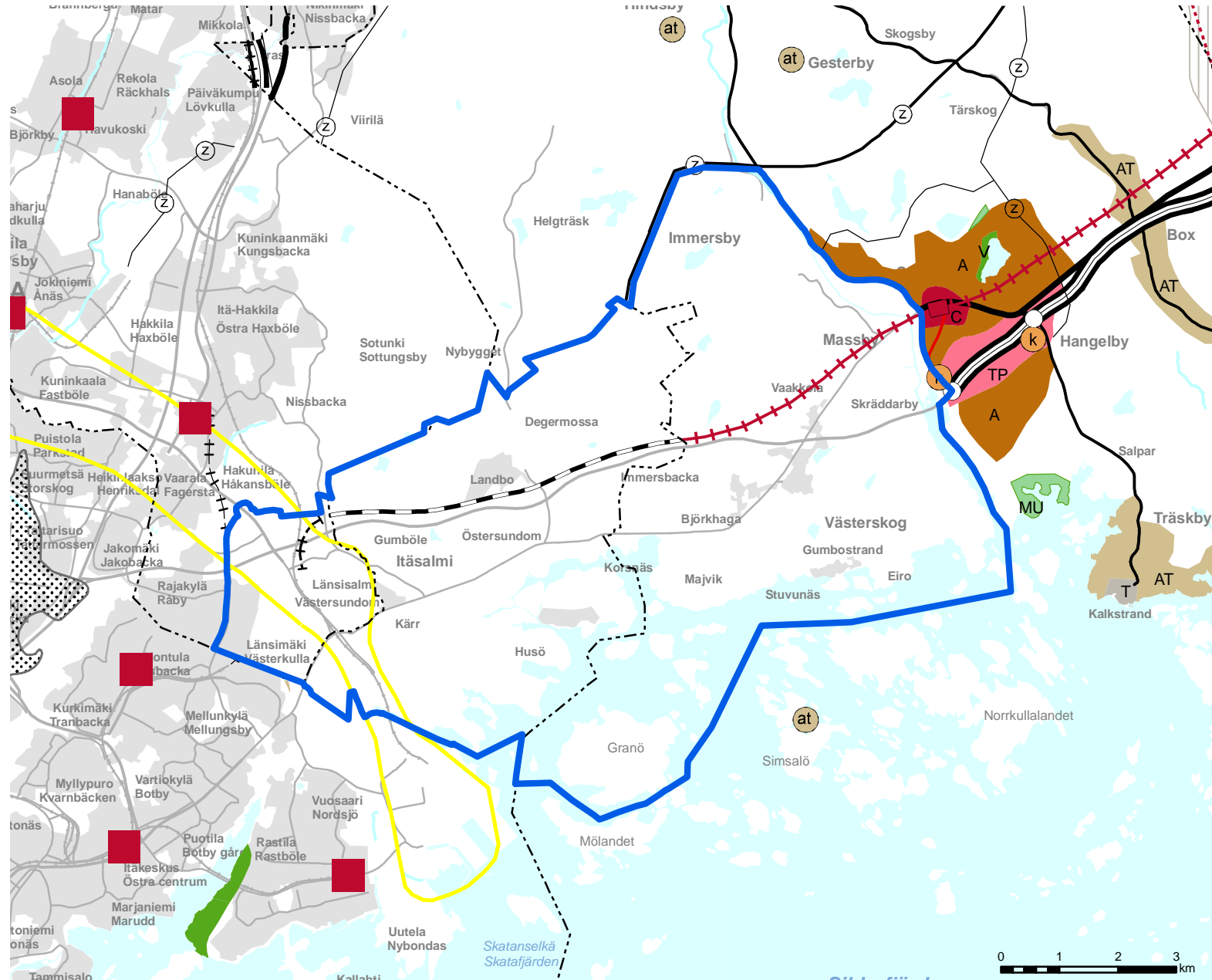


Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakunta- ja aluekehitysohjelman. Område var förslaget till etappplansplan 2 för Nyland inte godkändes av landskapsfullmäktige

Tältä alueelta kumotaan seuraavat voimassa olevien maakuntakaavojen merkinnät
Följande beteckningar från de fastställda landskapsplanerna upphävs från detta område

- Yhdys- tai sivurata
Förbindelse- eller sidobana
- Uusi päärata
Ny stambana
- Pääradan vaihtoehtoinen ratkaisu tai ohjeellinen linjaus
En alternativ lösning eller riktgivande sträckning för huvudbana
- Yhdysradan vaihtoehtoinen ratkaisu tai ohjeellinen linjaus
En alternativ lösning eller riktgivande sträckning för förbindelsebana
- Kehäkaupungin kehittämisvyöhyke
Utvecklingszonen kring Ring III

Pohjakartta-aineisto © MML, 2012



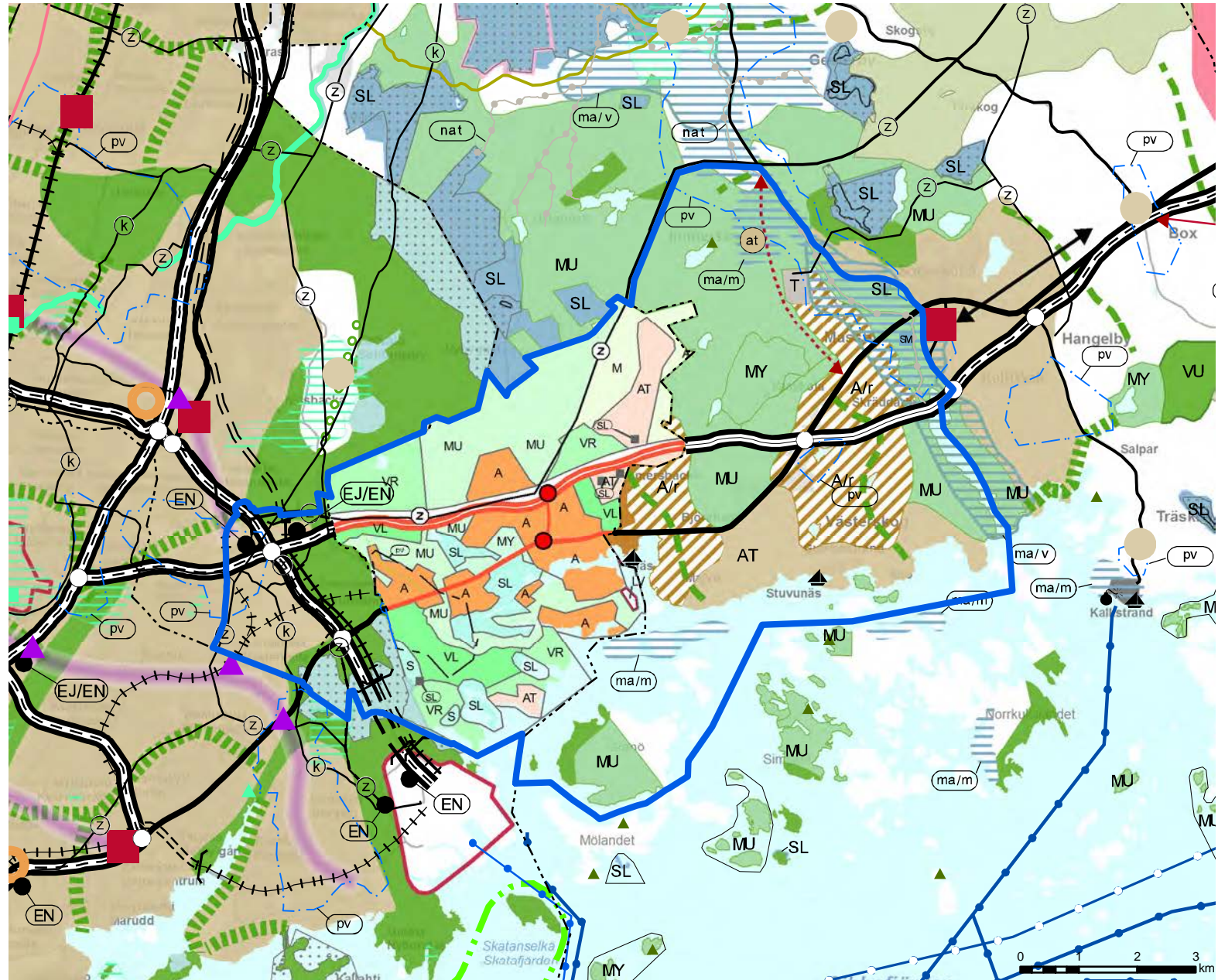
MAAKUNTAKAAVOJEN EPÄVIRALLINEN YHDISTELMÄ

LANDSKAPSPLANERNAS INOFFICIELLA SAMMANSTÄLLNING

Merkinnät
Beteckningar



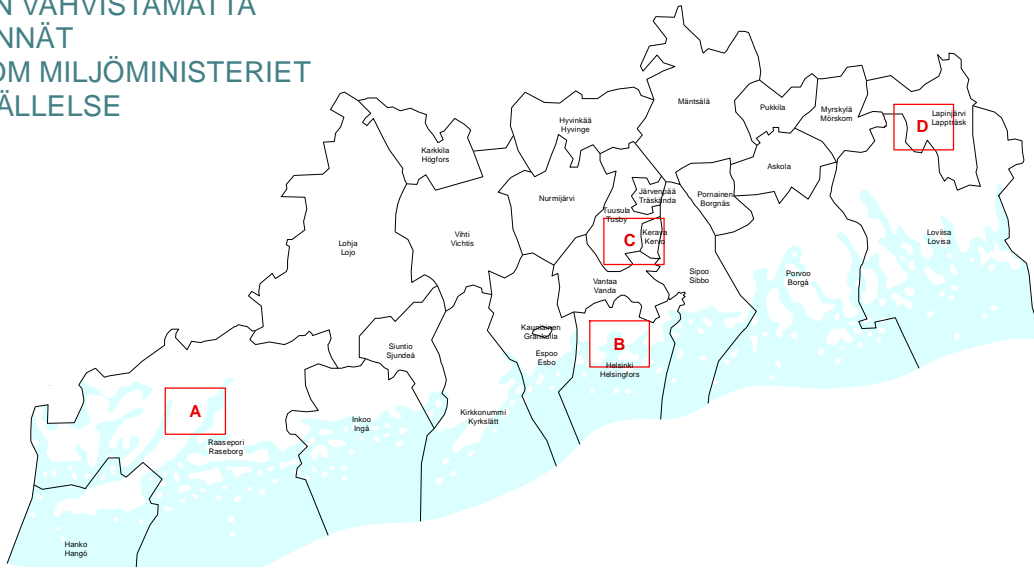
Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland inte godkändes av landskapsfullmäktige



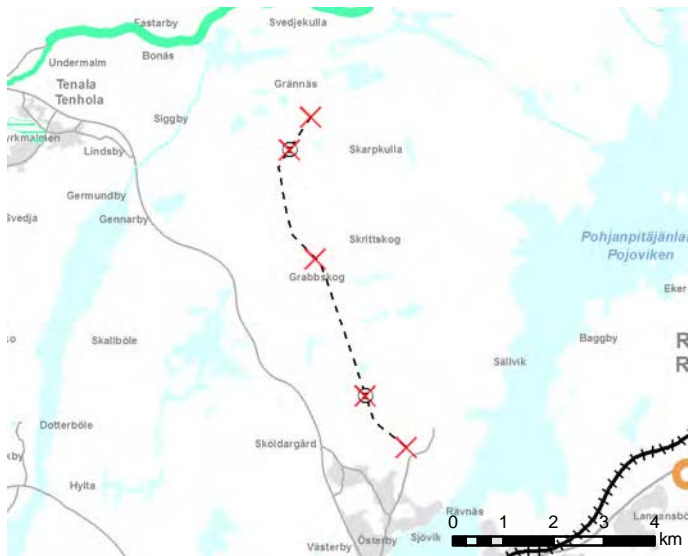
Pohjakartta-aineisto © MML, 2012



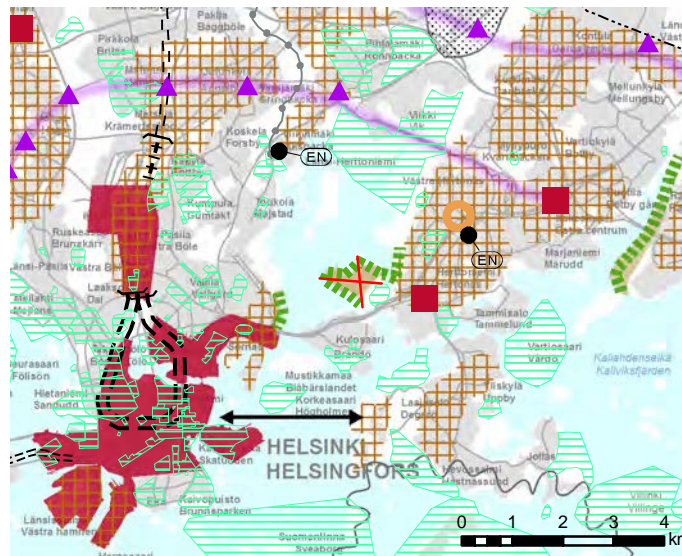
YMPÄRISTÖMINISTERIÖN VAHVISTAMATTA
JÄTTÄMÄT KAAVAMERKINNÄT
PLANBETECKNINGAR SOM MILJÖMINISTERIET
LÄMNANDE UTAN FASTSTÄLLELSE



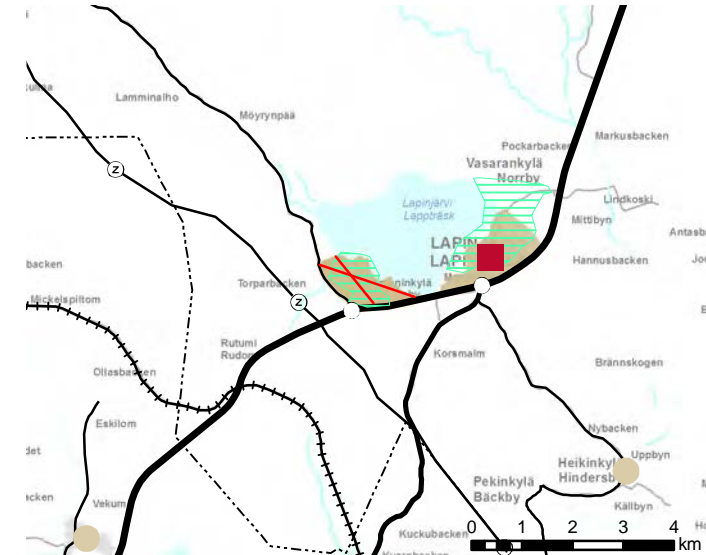
A Raaseporin Skarpkullan ja Österbyn välille osoitettu 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för kraftledning för 110 kV mellan Skarpkulla och Österby i Raseborg



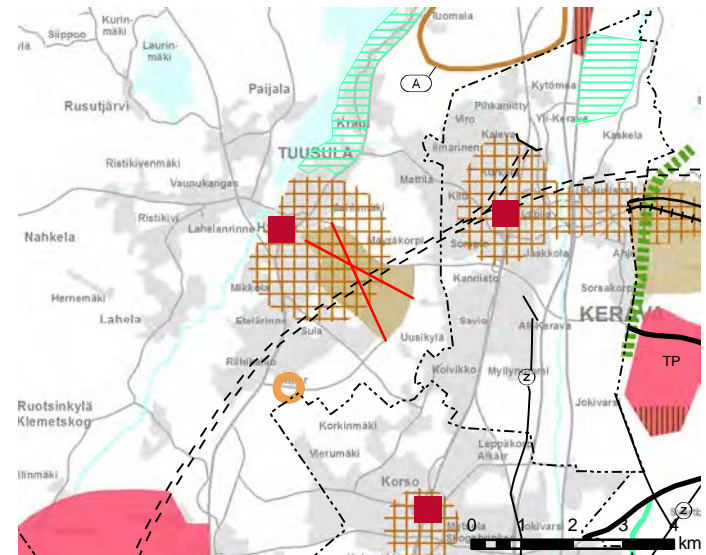
B Taajamatoimintojen alue ja viheryhteystarve Helsingin Kivinkassa
Område för tätortsfunktioner och behov av grönförbindelse på Stenudden i Helsingfors



D Taajamatoimintojen alue Lapinjärvellä
Område för tätortsfunktioner i Lapträsk



C Taajamatoimintojen alue Tuusulan Rykmentinpuistossa
Område för tätortsfunktioner vid Rykmentinpuisto i Tuusula



Uudenmaan liitto // Nylands förbund // Helsinki-Uusimaa Region

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi